Rok 8-my

Cena numeru 50 gr.

Motocykliści zrzeszeni otrzymują „MOTOCYKL i CYCLECAR" bezpłatnie

MOTO CYKL i CYCLECAR

MIESIĘCZNIK

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO, POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM MOTORYZACJI, TECHNIKI, SPORTU I TURYSTYKI MOTOCYKLOWEJ

Nr. 8. SIERPIEŃ 1938 r.

REDAKTOR — JERZY KULESZA. WYDAWCA — POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY.



Fot. „Motor Cycling".

VIII PATROLOWY RAID MOTOCYKLOWY

SZLAKIEM MARSZAŁKA J. PIŁSUDSKIEGO

POD PROTEKTORATEM GEN. INSP. SIŁ ZBROJNYCH

MARSZAŁKA EDWARDA ŚMIGŁEGO - RYDZA

DŁUGOŚĆ TRASY 2.800. Klm.



Dn. 13-20.8.1938.

ORGANIZATOR:

SEKCJA MOTOROWA

W.K.S. „LEGIA"

ZBIGNIEW OLSZTYŃSKI.

Turystyczne walory 8-go dorocznego patrolowego raidu motocyklowego „Szlakiem Marszałka"

Na sierpień r.b. przypada najpotężniejsza sportowa impreza motocyklowa — raid „Szlakiem Marszałka" — polska sześciodniówka. Nie będę się tu rozpisywał, jakie wzruszenia sportowe oczekują uczestników tych zawodów; pomówimy o tem po raidzie; fakty lepiej będą mówić za siebie niż przypuszczenia. Chcę poruszyć inne zagadnienie. Trasa raidu długości około 2800 km przemierza dokładnie pół Polski, (zachodnią jej połać) i przebiega, poza szlakiem Marszałka, zachodnią i północną granicą Polski. Na tak długiej trasie w ciągu 6-ciu dni nie raz zatrzymają się w swym biegu zawodnicy i nieraz będą mieli okazję rzucić okiem na „cuda Polski".

Oczywiście ludzie pozbawieni nawet minimalnej dozy sentymentu nie zainteresują się okolicą, którą będą przejeżdżać; dla nich jedynie biało - brudna taśma szosy będzie głównym tematem zainteresowania. Tych jednak nie mam na myśli i nie im poświęcam moją skromną pracę. W częstej wędrówce po Polsce większość naszych motocyklistów zdążyła już poznać sporo ciekawych i ładnych zakątków naszego kraju, ale niewielu przypadło w udziale, z tych lub innych powodów, zapoznać się z historią naszych miast i osiedli, zainteresować się, co tu kiedyś było, kiedy nas tu jeszcze nie było i być nie mogło. Chcąc ułatwić zadanie tym wszystkim, którzy nie tylko pobieżnie interesują się naszą piękną Ojczyzną chcę pomóc w tej żmudnej pracy.

Start i meta końcowa raidu będzie w Warszawie. Od stolicy też zaczniemy naszą historyczną wędrówkę po trasie.

Każdy z nas wie doskonale, że Warszawa nie od początku swego istnienia była stolicą Polski, i że królowi, co to z wysokiej kolumny spogląda na Warszawę, zawdzięcza ona przodujące stanowisko.

Ale mało z nas zadało sobie trud zbadania jak to i kiedy się odbyło i jak też wówczas nasza kochana Warszawka (przez niektórych zresztą tak nielubiana) naprawdę wyglądała.

Posłuchajmy, co też o tym mówią ówczesni i późniejsi kronikarze. Aby zdać sobie sprawę dlaczego Warszawa została stolicą i czy był to kaprys króla, czy też nieodzowność dziejowa, musimy się cofnąć nieco dalej i słów parę o poprzednich stolicach Polski powiedzieć.

Tegoroczna trasa raidu „Szlakiem Marszałka" nie daleko przebiega od Kruszwicy i Gniezna, pierwszych kolejnych stolic Polski. Kronikarz tak mówi o Kruszwicy.

„Gdy Popiel w chwilach okropnego zgonu
Karzącej zbrodnie doświadczył prawicy
Naród, chcąc znaleźć następcę do tronu,
Zebrał się w pięknych równinach Kruświcy..."

Skoro w Kruświcy (Kruszwicy) mieszkał Popiel, skoro pod Kruszwicą obrano Piasta, jako włodarza Polan śmiało można uważać Kruszwicę za pierwszą stolicę Polski.

Historia i znaczenie Kruszwicy to raczej legenda. O wiele bardziej wyraźnie zarysowuje się późniejsza przewaga Gniezna, siedziby „kneziów", która odbiera prawa stolicy Kruszwicy i zatrzymuje je na długo, choć za rządów Bolesława Śmiałego na pierwsze miejsce wysuwa się Kraków, gdyż król ma stąd blisko do krajów, z którymi wiążą go stosunki polityczne.



Widok Warszawy w XVII wieku wg starego sztychu.



Pomnik księcia Józefa Poniatowskiego ze zbior. Wydz. Tur. M. K. — Fot. Chomętowski, Warszawa.

Po śmierci Bolesława Krzywoustego, choć cztery były stolice, Kraków miał być punktem środkowym, skupiającym promienie odrębności narodowej wielkiego państwa. Tak więc od roku 1139-go Kraków należy uważać za stolicę Polski. Tu odbywają się sejmy, tu mieszkają królowie. Tu jest mózg i serce narodu.

Gniezno jednak niełatwo zrzeka się zdobytych praw. Rządzi w nim niepodzielnie arcybiskup, o którym kronikarz wspomina, że „kiedy najpotężniejszy książę znaczył tyle ile mógł, arcybiskup znaczył tyle ile chciał...” Było więc Gniezno jakby drugą stolicą Polski, ogniskiem władzy duchownej. Była nawet chwila, za czasów Przemysława, że Gniezno odzyskało swe prawa całkowicie lecz ze śmiercią jego i z chwilą koronacji Łokietka w Krakowie ten ostatni utrwalił swe prawa ponownie na długo, a Gniezno, z przeniesieniem się arcybiskupa do Łowicza, całkowicie utraciło swe dawne znaczenie.

Niestety zmienne są koleje losu. Za Jagielonów Kraków uzyskuje rywala w Wilnie, w którym Aleksander Jagielończyk, jakkolwiek koronowany w Krakowie, zostaje pochowany.

Ten dualizm nie może się, oczywiście, długo utrzymać. Coraz wyraźniej występuje wieść ażeby przenieść stolicę w miejsce neutralne, w środek obszernego państwa, jakim podówczas była Polska. Tak więc już w tak odległych czasach prawo do stolicy zostało przyznane Warszawie choć długo jeszcze wahała się ostateczna decyzja, choć długo majestat królewski „podróżował” z południa na północ i odwrotnie, aż wreszcie za pierwszego z Wazów — Warszawa staje się stolicą Polski i do dni obecnych nią pozostaje.

Kiedy powstała Warszawa trudno jest określić, jedno tylko można powiedzieć, że należy ona do najstarszych miast naszego kraju. Położona nad rzeką, w miejscu przecinania się dróg wodnych i lądowych wielkiego państwa polsko - litewskiego musiała przyciągać do siebie ludność z całej ówczesnej Polski, tymbardziej, że za czasów Władysława Jagiełły z miasta kresowego staje się ważnym centrum handlowym. Z nazwą jej spotykamy się już XII wieku — (około 1224 r.), a na widownię historyczną występuje w 1339 roku, gdy miasteczko to obrane zostało jako miejsce rozstrzygnięcia sporu pomiędzy królem Kazimierzem Wielkim a Krzyżakami. Z początkiem XV wieku zostaje Warszawa stolicą całego Mazowsza (przedtem był stolicą Czersk).

W chwili, gdy miała zostać stolicą całej Polski tak, mniej więcej wyglądała: „Na środku Rynku Staromiejskiego stał Ratusz z wysoką wieżą, na której szczycie wykręcała się blaszana Syrena. Ratusz był otoczony murowanymi kamienicami, w których sprzedawano towar wszelaki. Kamienice w Rynku i w ulicach przyległych były piękne, ozdobne i godłami różnymi upstrzone. Wewnątrz nie brakło dostatku i wykwintu, a przez oprawne w ołów szybki i w kamiennym obramieniu uchylonej „furty” wi-

Pałac Staszica i pomnik Kopernika ze zb. Wydz. Tur. M. K. — Fot. Poddębski, Warszawa.



dzieć można było niewiastki, godne nietylko mieszczańskich, lecz i szlacheckich, senatorskich — ba! królewskich nawet... uścisków".

Warszawa, niegdyś warownia, zachowała nadal swój ustrój. Potrójny mur, którego resztki są obecnie z takim pietyzmem odkrywane, otaczał miasto dookoła, do którego wiodły bramy, obsadzone strażą i na noc zamykane, a mianowicie: Krakowska, Nowomiejska, Poboczna, Gnojna i Biała albo Wiślana. Przed murem był wał i fosa, a na niej mosty zwodzone. Niestety, gorliwi nowatorowie większość bram tych do cna rozebrali, burząc jednocześnie i, swoistej architektury, ratusz.

Różne są wersje dlaczego stolica została przeniesiona do Warszawy. Jedni kronikarze twierdzą, że król Zygmunt „ciągnął" do Warszawy z Krakowa, bo bliżej miał do Szwecji, boć o koronie szwedzkiej więcej myślał, niż o polskiej, inni, że przyczyną był pożar zamku w Krakowie, inni wreszcie są zdania, że położenie geograficzne Warszawy w centrum państwa, na przecięciu dróg wodnych i lądowych, wreszcie nieangażowanie się w walkach wewnętrznych przyczyniły się do wyróżnienia Warszawy i nadania jej specjalnego przywileju, bez którego nie byłoby stolica. Ostatnie przypuszczenie wydaje się najbardziej uzasadnione, bowiem, wiele przyczyn składało się na to, przez długie lata, aby Warszawie wyrobić przodownictwo w kraju. Niechęć Zygmunta Augusta do Krakowa oraz małe nieraz zainteresowanie ze strony Zygmunta III. stały się okolicznościami, które przyśpieszyły obranie Warszawy na stolicę Polski.

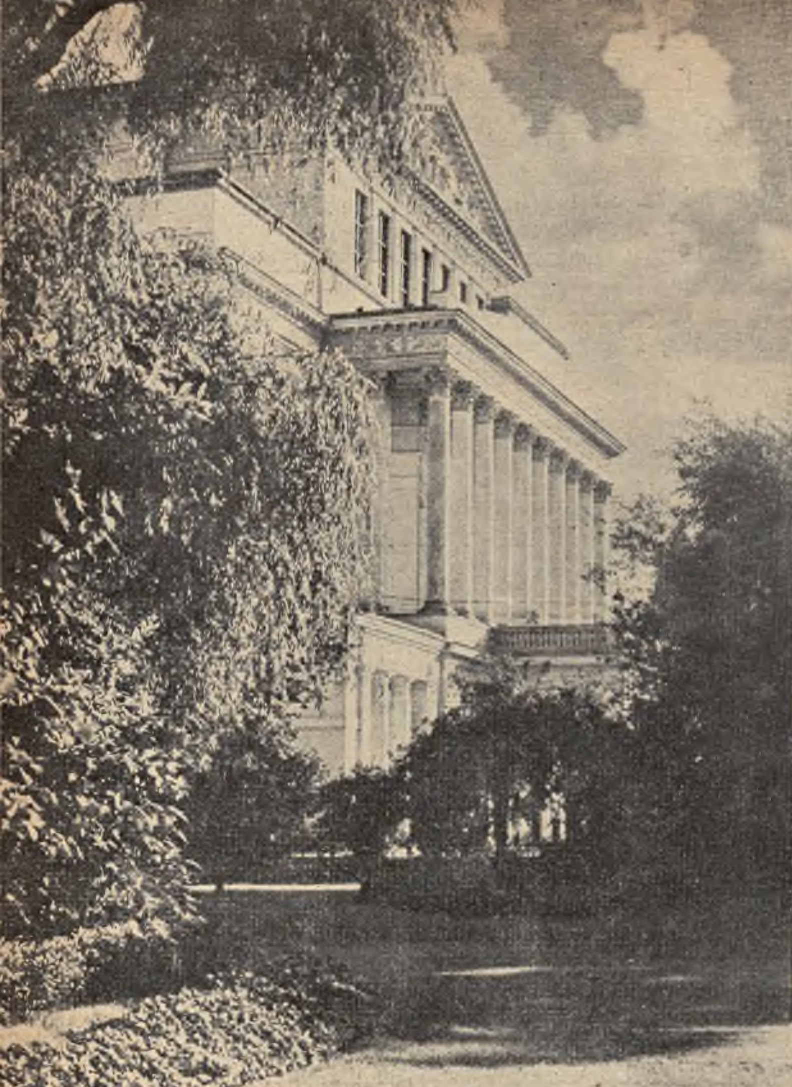


Pomnik króla Zygmunta III Wazy, który przeniósł stolicę Polski z Krakowa do Warszawy, nadając jej przodujące znaczenie w kraju i szereg korzystnych przywilejów. — Fot. Photo-Plat, Warszawa.

Za króla Zygmunta, Warszawa doszła do niebywałej świetności, przedtym nieznanej i stała się miastem europejskim, o którym już mieli co pisać zagraniczni geografowie, a zagraniczni artyści co malować i rysować. Nie mało przyczyniło się do tego to, że król siebie przede wszystkim uważał za artystę i masowo sprowadzał „kolegów" do nowej stolicy Polski.

Przede wszystkim miasto musiało przygotować godne siedziby dla króla, dworu, senatorów i szlachty zamożnej, która, rzecz oczywista, zawsze być chciała jak najbliżej króla.

Za książąt Mazowieckich, gdy Warszawa była jedyną stolicą Mazowsza — zamek był drewniany, a właściwie był to większy dwór drewniany ani wygodny, ani dość przestronny. Niektórzy kronikarze twierdzą, że to Zygmunt III przerobił zamek z drewnianego na murowany. Więcej jest jednak danych, że początkowe prace rozpoczęły się za Zygmunta Augusta, a Zygmunt III dopiero w 1607 roku rozpoczął roboty na wielką skalę, które dokończyli jego



nia. Na jesieni 1606 roku niespodziewany, szalony huragan daje się we znaki Warszawie, zrywając dachy i waląc w gruzy kominy. Na zakończenie obala, ze strasznym hukiem i łoskotem niebotyczną wieżę, symbol Warszawy, na kościele Św. Jana. Pod ciężarem zwalonej wieży załamuje się sklepienie świątyni, które znowu z kolei przebija posadzkę i odkrywa pełne trumien lochy podziemne. Ciekawe widowisko przedstawiają ruiny: sterta kamieni, cegieł, drewnianych wiązań i kolorowego szkła, a w niej, jak w niszy, nienaruszona figura Chrystusa, którą jeden z Baryczków przywiózł z Norynbergii.

Często odbijają się głośnym echem pod sklepieniami katedry prorocze słowa Skargi, a jeszcze głośnie modlitwa, gdy nadchodzi wieść o zwycięstwie pod Kircholmem. Trzydzieści sejmów odbywa się w Warszawie. Różne to są sejmy: świetne i warcholskie, na jednym król płacze, na innym po szablę sięga. W roku 1607 podczas jednego z sejmów, gdy szlachta stała „gospodą" na Starym Mieście i dla braku miejsca kuchnie urządzała w przybudówkach, stawianych na placu, wybucha pożar i obraca w ruinę trzy czwarte domów okolicznych. Przerażony król z rodziną i dworem w popłochu opuszcza miasto, bowiem pożar dochodzi do królewskiego zamku.

Portal katedry św. Jana.
Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Lenkiewicz, Warszawa

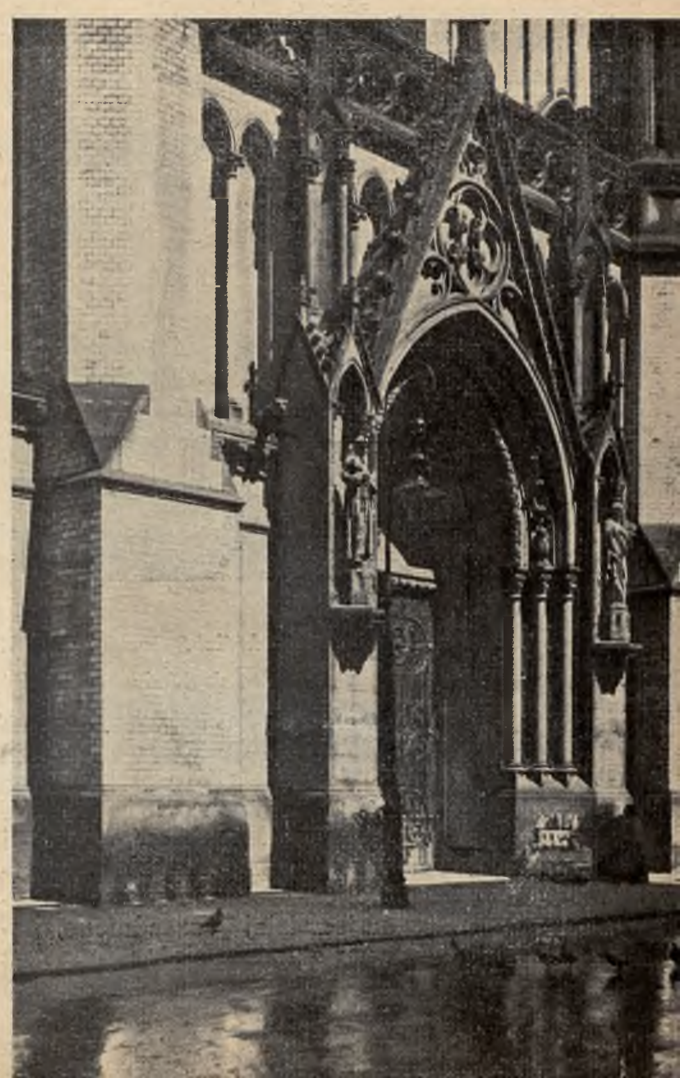
Fasada Teatru Wielkiego w Warszawie.
Fot. Photo-Plat, Warszawa.

Przy końcu panowania króla Zygmunta zamek otrzymał wieżę, która nosi nazwę wieży „Zygmuntowskiej". Szybki rozwój miasta idzie wzdłuż Wisły ku południowi. Skrępowana w swych murach obronnych stara Warszawa, nie znajduje miejsca na magnackie pałace. Stoją one na przedmieściach, a najliczniej na przedmieściu wzdłuż drogi do Krakowa (Krakowskim Przedmieściu). Są to pałace o charakterze wiejskim, rozległe, o rozległych, przylegających do nich ogrodach. Po wielu z nich już nawet śladu i nie znajdziemy, niektóre zaś po dziś dzień podziwiamy. Dla przykładu: pałac Radziwiłłów (obecnie Gmach Rady Ministrów), naprzeciw pałac Czartoryskich (obecnie Potockich), dalej pałac Krasińskich (obecnie gmach Sądu Najwyższego) itp.

Król Zygmunt III odznaczał się, jak wiadomo, wielką pobożnością. Krzyż trzymany przez niego (patrz pomnik) najlepszym tego jest symbolem. Nic więc dziwnego, że nowa stolica zaroiła się mnichami i mniszkami, a Warszawa wzbogaciła się szeregiem nowych świątyń, jak naprzykład Św. Krzyża, Bernardynów, Karmelitów, Wizytek i Sakramentek.

„Warszawa, — jak pisze Bartoszewicz — staje się niezmiernie historycznym miastem za Zygmunta III-go."

I słusznie, ciekawe były wówczas wydarze-



A pewnego dnia cieśle budują wspaniałe podwyższenie przed kościołem Bernardynów, bogatymi kobiercami okryte, a na tym dworzanie stawiają wyzłacany i w słońcu błyszczący — tron królewski.

Król otoczony dworzanami, strażą monarszą z halabardami i co zamożniejszą szlachtą zasiada na tronie. Za chwilę nadciąga mały, skromny, szary, potulny orszak. To elektor Branderburski przybywa by złożyć hołd królowi i Rzeczpospolitej Polskiej.

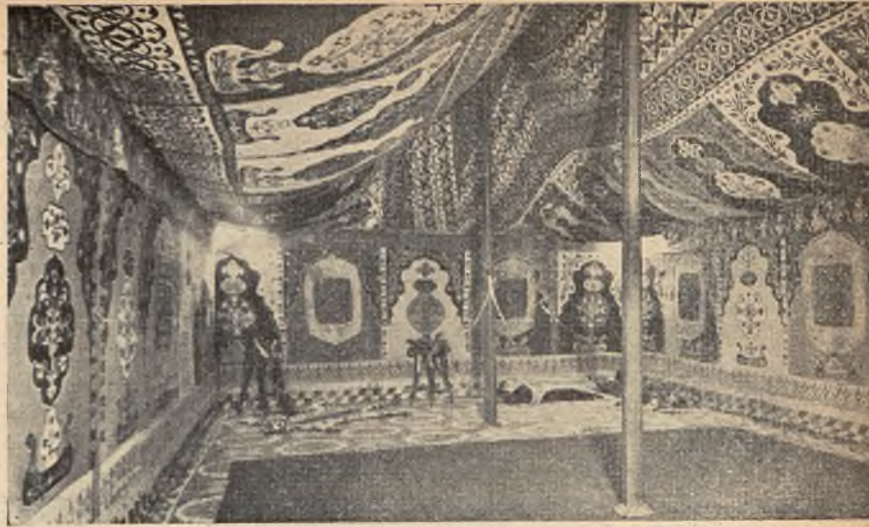
Niestety, nie zawsze karty historii Warszawy są takie odświętne. Nadchodzi morowa zaraza (epidemia). Miasto wyludnione, puste, bez życia, jakby zupełnie wymarłe.

Co kilka kroków domy zamknięte na skoble z wymalowanymi czarnymi krzyżami. To znak, że wszyscy mieszkańcy już wymarli. Niektóre ulice zabarykadowane — to miejsce potępione; za barykadą nie ma żywych ludzi. Bramy miejskie zamknięte. Co pewien czas ludzie w czerwonych lub granatowych opończach z czarnymi krzyżami na piersiach dźwigają osłonięte ciężary. Psy głodne włóczą się po ulicach i ponuro wyją. Zamek królewski i pałace senatorów opustoszałe. Od czasu do czasu rozlega się dźwięk trąby pachołka miejskiego, zwołującego mieszczan aby zapowiedzieć im ostatnie zarządzenia „burmistrza powietrznego". Jego tylko jeszcze słuchają pozostali przy życiu. Od listopada 1624 roku do maja 1625-go trawi stolicę zaraza. Ówczesna medycyna jest bezsilna w walce ze straszną epidemią. W ogóle wiedza lekarzy jest nader skromna. Nie potrafi ona później uratować królowi Zygmuntowi zdrowia, a zabiegi lekarzy jeszcze śmierć jego przyśpieszają.

Umiera też wkrótce Anna Jagiellonka, ostatnia z rodu Jagiellonów, boć Zygmunt III prawie nie miał w sobie krwi Jagiellonów.

Ale dość tych okropności. Warto dla całości obrazu wspomnieć o przybyciu do Warszawy oddziału Lisowczyków, swoistego rycerstwa, raczej bandy, przyodzianej naprzemian w aksamit i złotogłów z jaskrawymi łachmanami na gołym, zbronzowiałym od słońca i mrozu ciele. Spadła ta banda na Warszawę na rozkaz króla, który ją aż z północy zawezwał aby złożyła rachunek sumienia ze swych wypraw awanturniczych, ze swego zbójnictwa. Ale jakoś weszli z rumotem, a wyszli z jeszcze większym i rumot po całej Europie uczynili.

Następca Zygmunta III — Władysław IV wystawia „szanowanemu" ojcu pomnik, słynną po dziś dzień kolumnę „tuż za murem miejskim", która była pierwszym monumentem publicznym stolicy. Piękna wówczas stała się Warszawa. W czasach tych stanął słynny „Arsenał" obecnie z należnym pietyzmem restaurowany. Powstał też wówczas pierwszy teatr w Warszawie dla rozrywki króla i magnatów. Taką była wówczas Warszawa przed późniejszym zniszczeniem w czasie wojen szwedzkich.



Namiot wielkiego wezyra zdobyty pod Wiedniem.
Fot. Photo-Plat, Warszawa.

Raid „Szlakiem Marszałka" rozpocznie się pierwszą (wstępną) próbą szybkości na szosie wilanowskiej w pobliżu Wilanowa.

Położony nad łachą wiślaną Wilanów był jedną ze starszych wsi w okolicach Warszawy i nosił poetyczną nazwę Milanów.

Niegdyś własność książąt Mazowieckich został nabyty w roku 1677 przez króla Jana Sobieskiego, pogromcę Turków pod Wiedniem. W roku 1680 została ukończona budowa wspaniałego pałacu barokowego, mającego mało sobie równych podówczas w Europie. Sam król dbał o jego wykończenie i osobiście dozorował wykonanie pałacu i ogrodu-parku, długo tam mieszkał i tam też zmarł w 1696 roku. Przez króla Jana III wybudowany został tylko sam korpus pałacu, zaś dwa skrzydła zostały pobudowane przez następnych właścicieli pałacu, którymi byli kolejno: Sieniawscy, Czartoryscy, Lubomirscy wreszcie Braniccy i w których posiadaniu pałac do dziś dnia się znajduje.

Pałac jest tak nazewnątrz jak i wewnątrz bogato ozdobiony rzeźbami, płaskorzeźbami i malowidłami. Obecnie znajduje się w nim bogata galeria obrazów mistrzów obcych, składająca się z prawie 1000 dzieł. Dawna sypialnia króla Jana została przerobiona na kaplicę.

Pałac w Wilanowie.
Ze zb. W. T. M. K. — Fot. „Lot".



RADOM.

Radom leżący na skrzyżowaniu ważnych traktów i dróg handlowych często gościł królów i margrabiów. Przez długie wieki żaden z ukoronowanych dziedziców Polski nie ominął tutejszego grodu. Piastowie nieraz i dłużej tu przebywali, a ich ulubionym miejscem zamieszkania był zamek na wzgórzu zwanym „Piotrówką". „Wielki budownik" Kazimierz obok już istniejącego miasta zakłada Nowy Radom, obwodzi go murem warownym, stawia nowy zamek i kościół św. Jana Chrzciciela „z muru wznosi". Nie tylko monarchowie często tu gościli, niemniej był lubiany Radom i przez ich koronowane małżonki. W r. 1548 zjechała do Radomia małżonka Zygmuntowa, Barbara Radziwiłłówna, po którą wyjechał stęskniony małżonek na ćwierć mili przed miasto w licznym orszaku panów i dworzan. Czarnem liońskim suknem wysłano drogę, bo żałoba po ojcu na inne nie pozwalała. Szła po tym kirze żałobnym rozkochana para królewska; a Barbarze to pierwsze miasto małopolskie żałobną było stacją na cierniowej drodze żywota. Cztery miesiące gościła tu Barbara, a w trzy lata później w kiry spowitym wjeździe, wraca Radziwiłłówna przez Radom do ukochanej Litwy nie w karocy już, jeno w trumnie. Batory, Anna Jagiellonka, Wazowie, wszyscy gościli w murach Radomia. Tu pod wodzą ks. Karola Radziwiłła „panie kochanku" dnia 23 czerwca 1767 r. zawiązano konfederację radomską. Jakże mało niestety pozostało pamiątek po owej świetności Radomia! Aż dziw pomyśleć, że tak prędko zatarły się jego zabytki.

KIELCE.

Już w odwiecznych czasach Kielce musiały być zamieszkaną osadą, skoro podania mówią, że św. Wojciech, idąc na Pomorze, zatrzymał się tu, kazał i nabożeństwo odprawiał. Na jego cześć mieszkańcy modrzewiowy kościółek postawili, obierając mu za patrona św. Wojciecha. Nazwę swą Kielce otrzymały od pierwiastka kieł, kielec. Bowiem okolice górzyste i lesiste za dawnych czasów pełne były grubego zwierza. Od wieków Kielce należały do biskupow krakowskich. Zamieszki domowe pomiędzy Bolesławem Wstydliwym a Konradem Mazowieckim, a następnie najście Tatarów w r. 1240 zniszczyły miasto. Malownicze położenie wśród pięknej okolicy wpłynęło na szybką odbudowę miasta. Nie mało też się przyczyniła do tego troskliwa opieka biskupów. Na prośby biskupa Bodzanty, Kazimierz Wielki uwolnił mieszkańców od podatków i ciężarów. Radziwiłł w r. 1598 nadaje miastu prawo pobierania brukowego i opłat od bydła pędzonego przez nie. Opieka biskupów pozostawiła po sobie dwie ciekawe pamiątki: katedrę i pałac. Zbudowany przez kanclerza państwa, Jakuba Zadzika pałac t. zw. biskupi słynął z przepychu i dobrego gustu. Słusznie kiedyś powiedziano, że same sufity godne są oddzielnej monograii. Modrzewiowy kościołek św. Wojciecha w r. 1762 został rozebrany i wymurowano nowy. W pobliżu miasta, na górze pokrytej lasami, wznosi się kościół z ciekawym posągiem św. Barbary, wykutej z bryły, kruszcu ołowiu.



Ruiny zamku w Chęcinach. — Fot. Photo-Plat, Warszawa.

CHĘCINY.

Kronikarz wspomina, że pewien lord angielski dowiedziawszy się o istnieniu miasta, zbudowanego w całości z marmuru, sądził, że zobaczy zaczarowany gród pałaców i posągów, rzeźbionych kolumn i osuszałych cystern. Podobno zgoła dziwną miał minę, gdy na rynku w Chęcinach oznajmiono mu, że to jest cel podróży. Anglik nie znalazł skarbów, które tak pragnął ujrzeć. Dla nas Polaków Chęciny kryją w sobie droższe od marmurów — skarby wspomnień. Na górze położonej wpobliżu miasta, stoją wspaniałe ruiny zamku, który ongiś słynął jako niezdobyta twierdza. Tu w czasie niepokojów i najazdów przechowywano skarby i klejnoty koronne. Dziś z zamku pozostały trzy wieże i trochę murów. Gdyby jednak te mury umiały mówić, ileż ciekawych rzeczy usłyszałby zdumiony turysta. Tu odbył się walny zjazd zwołany do Chęcin przez Łokietka na dzień 14 czerwca 1331 r. Stąd z Bogurodzicą na ustach ruszyły wojska Łokietkowe na pola chwały wojennej. Jako najdroższy klejnot koronny schronił Jagiełło na szczyt tej wyniosłej góry pierworodnego syna swego Władysława, gdy morowa zaraza srożyła się w dolinach.



Fragmenty zamku na Wawelu. Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Photo-Plat, Warszawa.

KRAKÓW MIASTO MARSZAŁKA.

Kraków, który przejął na wieczny spoczynek Pierwszego żołnierza Odrodzonej Polski — po wieki będzie związany z Jego Imieniem.

Z miastem tym Józef Piłsudski zetknął się w ciągu swego, znojem przepojonego życia wielokrotnie. W roku 1902, po powrocie z Londynu obiera sobie Kraków na miejsce stałego zamieszkania. Zamieszkuje przy ul. Topolowej 14.

Po wyprawie do Japonii w 1904 ponownie wraca do Krakowa i tu ponownie bierze się do wytężonej pracy . Mieszkanie przy ul. Topolowej staje się główną kwaterą konspiracji, skąd biegną rozkazy do najdalszych zakątków Polski. Z czasem przenosi się na ul. Szlak 31 i odtąd dom pp. Piłsudskich jest centralą bojowców, którzy korzystają z gościnności swego przywódcy. Przez pewien czas kieruje Piłsudski akcją Związku Walki Czynnej ze Lwowa lecz następnie powraca znowu do Krakowa, który w owym czasie jest wymarzonym ośrodkiem konspiracji.

W dniu 6 sierpnia 1914 r. Piłsudski tworzy z wybranych 98 uczniów szkoły „Strzelca" i oddziału 74 członków „Drużyn Strzeleckich" pierwszą kompanię odrodzonego wojska polskiego, pamiętną „pierwszą kadrową" i na jej czele o godzinie 3-ej rano opuszcza Kraków.

Do Krakowa powraca Piłsudski nie jednokrotnie podczas bojów legionowych, a w roku 1916, po likwidacji Legionów spędza w Krakowie kilka miesięcy. W lutym 1919 roku wraca do Krakowa witany uroczyście, jako Naczelnik Państwa Polskiego. W dniu 28 IV. 21 r. przybywa do Krakowa by osobiście otrzymać dyplom doktora honorowego Uniwersytetu Jagiellońskiego. W roku następnym jest w Krakowie na wieczornicy legionowej. W roku 1923 towarzyszy do Krakowa Marszałkowi Francji i Polski Fochowi. W roku 1925 i 1926 również nie zapomina o Krakowie. W roku 1927 przybywa na uroczysty pogrzeb Juliusza Słowackiego. W roku 1933 przyjmuje niezapomnianą defiladę Kawalerii Polskiej.

Wreszcie wraca na zawsze do Krakowa, by zająć miejsce pomiędzy królów, wodzów i bohaterów Polski.

Kraków leży w miejscu, gdzie zbiegają się trzy różne krainy: wapienna płyta wyżyny Małopolskiej, pełna głębokich jarów, przedgórza łańcucha Karpat, które nadają okolicom Krakowa podgórski charakter oraz obszar niziny Podkarpackiej, po którym się wije niegroźna jeszcze Wisła.

W miejscu, gdzie stanął Kraków, gród warowny, przecinały się dawne szlaki historyczne, wzdłuż których rozsiadły się liczne prastare warownie i zamki jak: w Pieskowej Skale, w Lipowcu, w Tenczynku i w Tyńcu.

Już zdaleka wyraźnie zarysowują się znane i drogie każdemu z Polaków kontury Wawelu. Droga to wznosi się ku górze, skąd roztacza się przed nami panorama najstarszego miasta w Polsce i zadziwia szlachetnością konturów, to znów opada w dół, jakby usuwając z przed oczu obraz nowoczesnego Krakowa, by rozbudzić wspomnienia i wywołać wizję Krakowa dawnego, grodu Krakusa i Wandy.

Czasy powstania Krakowa są bardzo odległe. Pierwszych wzmianek o Krakowie należy szukać w legendach o smoku i smoczej jamie, obecnie miejsca licznych wycieczek turystycznych. Z Krakowem niepodzielnie związana jest legenda o Kraku, co to zabijając smoka, uwolnił ludność od utrapień ale naraził się na zawiść brata Lecha i zginął z jego ręki. Lecz nie jemu sądzono być władcą. Morderca brata musi ustąpić. Ster władzy obejmuje Wanda, w której rozmiłowuje się srogi rycerz Rytygier, a nie mogąc zdobyć jej miłości oblega Kraków. By nie przynieść swemu narodowi nieszczęścia, Wanda rzuca się w nurty Wisły. Tyle mówi legenda. Kopce, rzekome mogiły Krakusa i Wandy, nadają legendzie wartość opowieści historycznej.

Uczeni stwierdzają, że wymieniona przez geografa Ptolomeusza

Fragment pomnika króla Jagiełły. Ze zb. W. T. M. Kom.



w II wieku po Chrystusie osada Carrodumum jest niczym innym jak zaczątkiem Krakowa. Długosz mówi o Krakowie, że był on „tem znakomity, iż leżał w bliskości wszystkich sąsiednich krajów, jako to Węgier, Czech, Moraw, Rusi, Podola i Litwy skąd, biorąc, różne towary, dalej je podaje ku użytkowi powszechnemu". Rzeka Wandalum (Wisła) wspominana jest w czasach starożytnych. Wspominają o niej Plimiusz, Pontponiusz i Amnianus Marcelinus.

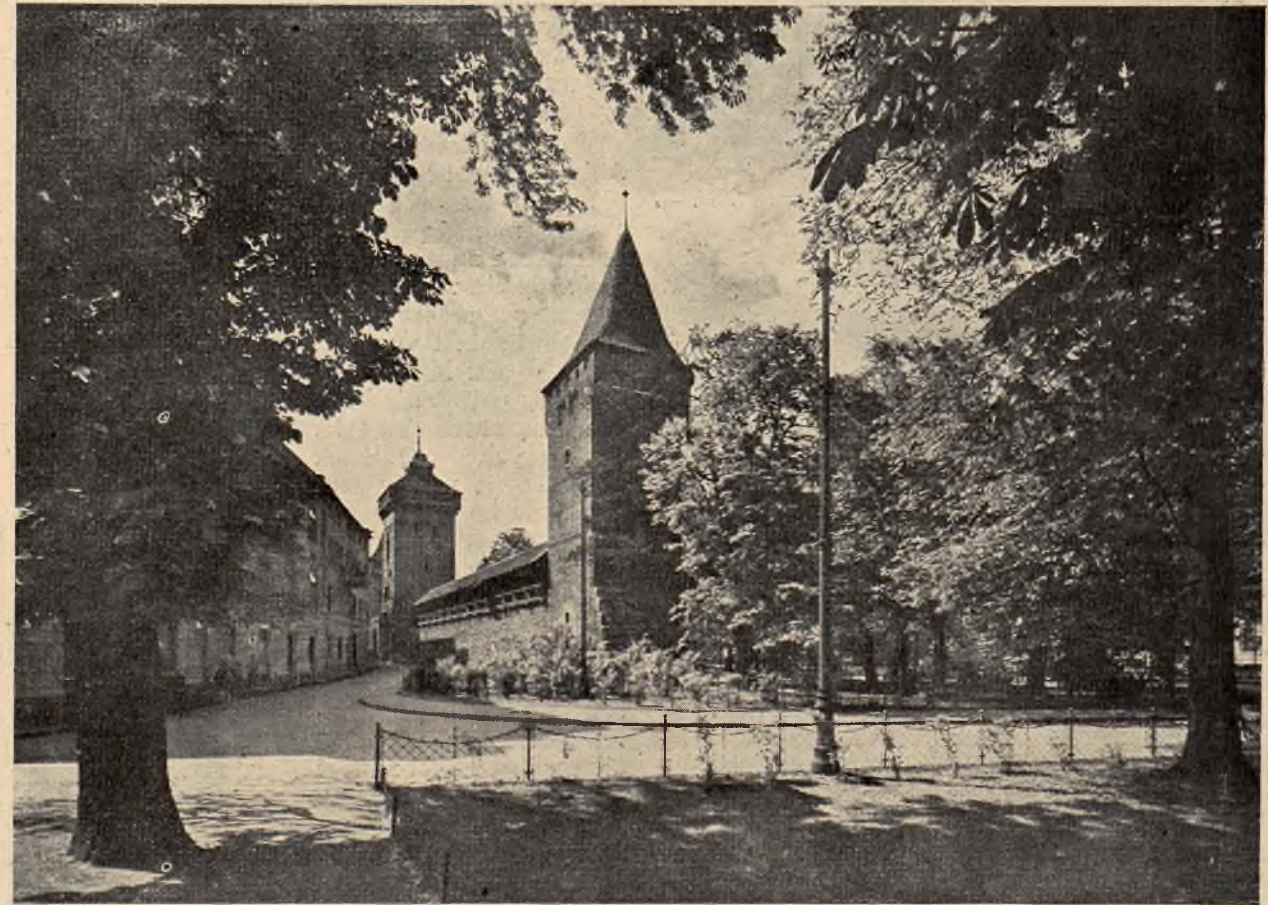
Dzieja krakowskiego zamku królewskiego są również prastare. Wiążą się one z rokiem 700-nym. Założycielem jego miał być rzekomo nieznany bliżej książe chorwacki. Pierwotnie zamek był zbudowany z drzewa, następnie murowany. Za Wacława miał wieżę i mury. W początkach XIV w. pożar zniszczył zamek prawie doszczętnie.

Obecny wygląd zamek zawdzięcza, w dużej mierze królowi Zygmuntowi I i żonie jego królowej Bonie, księżniczce włoskiej z wielkiego rodu Sforzów. Jest to pałac renesansowy, budowany przez architektów włoskich, których wpływy daje się zauważyć na wielu starszych budowlach warszawskich. Niektórzy porównywali zamek na Wawelu z zamkiem św. Anioła w Rzymie. „Jest to prawdziwie królewska rzecz, którą widziałem, co do delikatności rzeźby i co do pozłoty, co do żywości i doboru kolorów" — piszę Laboureur.

Pałac składa się z 4-ch skrzydeł. Otaczają one wielki dziedzinie, miejsce turniejów i zabaw rycerskich w dawnych czasach, a obecnie miejsc festival'ów muzycznych i innych uroczystości i przedstawień, odbywających się pod gołym niebem.

W murach pałacu dotrwały do czasów obecnych średniowieczne partie, a wśród nich na specjalną uwagę zasługuje okrągła kamienna rotunda z 4-ma absydami, pochodząca z X wieku, szczątki pierwszej katedry romańskiej z XI w. oraz gotyckie komnaty z XIV wieku.

Największą ozdobę zamku wawelskiego stanowi rozwieszony na ścianach komplet stu arasów brukselskich, sprawionych w poł. 16-go wieku przez ostatniego z Jagiellonów — Zygmunta Augusta. Są to, według znawców najpiękniejsze dzieła tego działu sztuki w świecie.



Szczątki murów obronnych Krakowa. Ze zb. W. T. M. F. — Fot. S. Mucha, Kraków.

Wawel, prawdziwy Panteon, w którym pod stropami Katedry Koronacyjnej spoczywają najwięksi synowie Polski: święci, królowie, wodzowie narodu, bohaterzy, myśliciele i poeci a ostatnio Wielki Budowniczy Polski Marszałek Piłsudski jest nazwą drogą dla każdego Polaka.

Kiedy rozpoczęto budowę katedry na Wawelu niewiadomo. Jedni przypisują jej powstanie Mieszkowi I-mu, inni Chrobremu wreszcie ostat-

nie relacje wiążą zapoczątkowanie budowy katedry z rządami Władysława Hermana.

Zbudowana początkowo w stylu romańskim pod wezwaniem św. Wacława, w 1230 roku ulega spaleniu. W wieku XIV otrzymuje nową postać o charakterze gotyckim, wieki XVI, XVII nadają cechy renesansu i baroku.

Katedra jest jednym wielkim zbiorowiskiem cennych pamiątek historycznych o wysokim poziomie artystycznym.

Kraków jest słusznie nazwany „Polskim Rzymem" tyle posiada zabytkowych kościołów z Mariackim na czele.

Do rozwoju Krakowa przyczyniło się w znacznej mierze zamożne mieszczaństwo, wybijające się kulturą ponad inne stany. W XIII wieku napłynęło do Krakowa dużo Niemców, w XV — Włochów, przeważnie kupców, bankierów i artystów.

Pomnikiem dawnego handlu z obcymi krajami są Sukiennice, gdzie sprzedawano najdroższe towary, a szczególniej kosztowne sukna. Obok Sukiennic wznosi się samotna wieża, niby symbol zadumy nad czasami i ludźmi, który dawno minęli — doczesne szczątki gotyckiego ratusza z 14-go wieku, niegdyś wspaniałej siedziby władz miejskich. Nieraz już pod tą wieżą grzmiały motory; nieraz już znużeni motocykliści znaleźli tu chwilę odpoczynku lub też nawet metę względnie start pomniejszych zawodów sportowych.



Fragment Wawelu z pomnikiem Tadeusza Kościuszki.
Ze zb. W. T. M. K. — Fot. St. Kolowiec, Kraków.



Kobiety z Piekar na Gór Śląsku. — Fot. Photo-Plat, Warszawa.

Niedługo zabawią motocykliści w duchowej stolicy Polski. Po krótkim odpoczynku znów zagrają motory i uniosą zawodników w granicę, jakże pięknej, ziemi żywieckiej, zamkniętej od północy pasmem wzgórz Beskidu małego, od zachodu szczytami Skrzycznego i Baraniej Góry od południa Słowaczyzną — od wschodu przełęczą Glinne.

Zaczątek historii żywiecczyzny — odległe to czasy. Od XI wieku jest ona we władaniu książąt Ślaskich lecz od XV w. przechodzi w ręce Skrzyńskich, posiadających swe zamki na Brukowcu, Barwałdzie i Grójcu. Te dwa ostatnie zamki miały być, podobno, połączone z sobą podziemnym przejściem.

Okres „panowania" Skrzyńskich — nieświetna ta karta historii żywiecczyzny, bowiem Skrzyńscy żyli głównie z rozboju — z napadów na karawany kupieckie, dążące z Węgier do Krakowa. Nie bardzo sprzyjały takie rządy rozwojowi miasta Żywca, stolicy ziemi żywieckiej położonego w malowniczej kotlinie u spływu rzek Soły i Koszary.

Lepiej już dzieje się mieszczanom żywieckim, gdy żywiecczyzna staje się własnością króla Kazimierza Jagiellończyka. Od roku 1474 kolejno zmienia właścicieli, przechodząc różne fazy swego rozwoju.

Kraina żywiecka to kotlina pokryta niegdyś nieprzebytymi borami bukowo-dębowymi, które padły pod siekierami osadników, zakładających tu osiedle-kolebkę Żywca, do dziś istniejący Stary Żywiec, mała wioska bez prawie żadnego znaczenia.

Żywieckie puszcze kryły w sobie zwierza bez liku. Ponoć i żubry też tam nie były rzadkością, a jak głosi legenda, mieszczanie żywieccy, polując na grubego zwierza, natknęli się na potężnego żubra. Osaczony i pojmany leśny władca puszczy żywieckiej został ofiarowany księciu, Kazimierzowi Oświęcimskiemu, od którego, w dowód uznania, otrzymali herb miasta — orzeł z żubrzą głową — którym się do dziś dnia miasto pieczętuje.

W XV wieku porzucili mieszczanie swą początkową siedzibę i zbudowali nowe miasto wokół zamku, którego budowę rozpoczął w 1477 roku Mikołaj Komorowski, gdy Żywiec od króla na własność otrzymał.

Początkowo zamek składał się z dwu izb mieszkalnych i gordegardni. Całość otoczona była murami z bramą wjazdową i fosą. W drugiej połowie 16 w. zamek został przebudowany, znacznie rozszerzony i otrzymał cechy stylowej budowli monumentalnej.

Zamek gościł w swoim czasie Jana Kazimierza w przejeździe ze Śląska do Polski, po wypędzeniu Szwedów. Na pamiątkę tego faktu historycznego została wmurowana piękna, pamiątkowa tablica.

Przepiękny, arkadowy dziedziniec tego stylowego zamku zachował się, wraz z basztą, po dziś dzień w prawie niezmienionej formie i jest ciekawym obiektem zainteresowań turystycznych. Naogół żywiecczyzna jako całość ma, pod względem turystycznym, ustaloną opinię i z roku na rok wzrasta zainteresowanie tym pięknym krajem.

Któż z nas nie zna pięknego ale już dość opatrzonego barwnego stroju górala tatrzańskiego. Ale jakże często zapominamy, że są górale i innych, polskich krain górskich, których stroje choć mniej barwne, swą oryginalnością i piękną prostotą również wzbudzają niemałe

Kobiety z Wilamowic, Gór. Śląsk. Ze zb. W. T. M. K. Fot. Photo-Plat, Warszawa.





Górale z Istebny w strojach świątecznych, piękne haftowanych i przybranych guzikami i pomponami. Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Dańda, Katowice,

zainteresowanie turystów nie tylko polskich ale i zagranicznych.

Kraina górali z pod Istebnej, noszących kamizele z guzikami lub pomponami i, obecnie, filcowe kapelusze miękie typu miejskiego zaczyna się przy słupie granicznym województwa krakowskiego i śląskiego, do którego wiedzie nas doskonała szosa asfaltowa przez Koniaków, Istebnę, Kubalonkę do Wisły.

Biedny i dziwny zarazem to kraj. Biedny, bo okoliczne wzgórza, pokryte lasem nie mogą wyżywić miejscowej ludności, która musi przeważnie emigrować, a stąd i dziwny bo tu na wsi można się porozumieć po angielsku, niemiecku i francusku bez większych trudności.

Zapobiegliwość śląskiego wojewody dała Istebnej piękną szkołę powszechną, a na zboczach pod Kubalonką cieszy oko piękne architektonicznie i piękne swoją celowością sanatorium dla dzieci chorych na gruźlicę. Prawdziwie wzniosły cel i prawdziwie na europejską miarę zakrojone wykonanie.

Krętymi wirażami spada asfaltowa szosa, ku Wiśle, popularnej obecnie miejscowości letniskowej, doskonale znanej motocyklistom, z prawie corocznie organizowanego, Wyścigu Górskiego.

Wisła. Wszak to miejsce skąd bierze swój początek królowa rzek polskich — Wisła. Jeżeli ktokolwiek spędził choć parę dni w Wiśle i się poznał źródeł Wisły, niezrównanych w swej swoistej krasie — popełnił w stosunku do siebie wielkie przestępstwo, którego nigdy nie powinien sobie wybaczyć.

Zamknięty obwód szos pomiędzy Wisłą i Kubalonką, przebiegający obok Zameczku Pana Prezydenta R. P. to wspaniała trasa wyścigowa na miarę europejską, niestety w tym roku w gruntownej naprawie, a stromy wjazd na Równicę, na którym odbywają się próby szybkości to prawdziwa epopea drogowa.

Wisła — Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Poddębski, Warszawa.



Ze zbiorów W. T. Min. Komunikacji. — Fot. Jaroszyński.





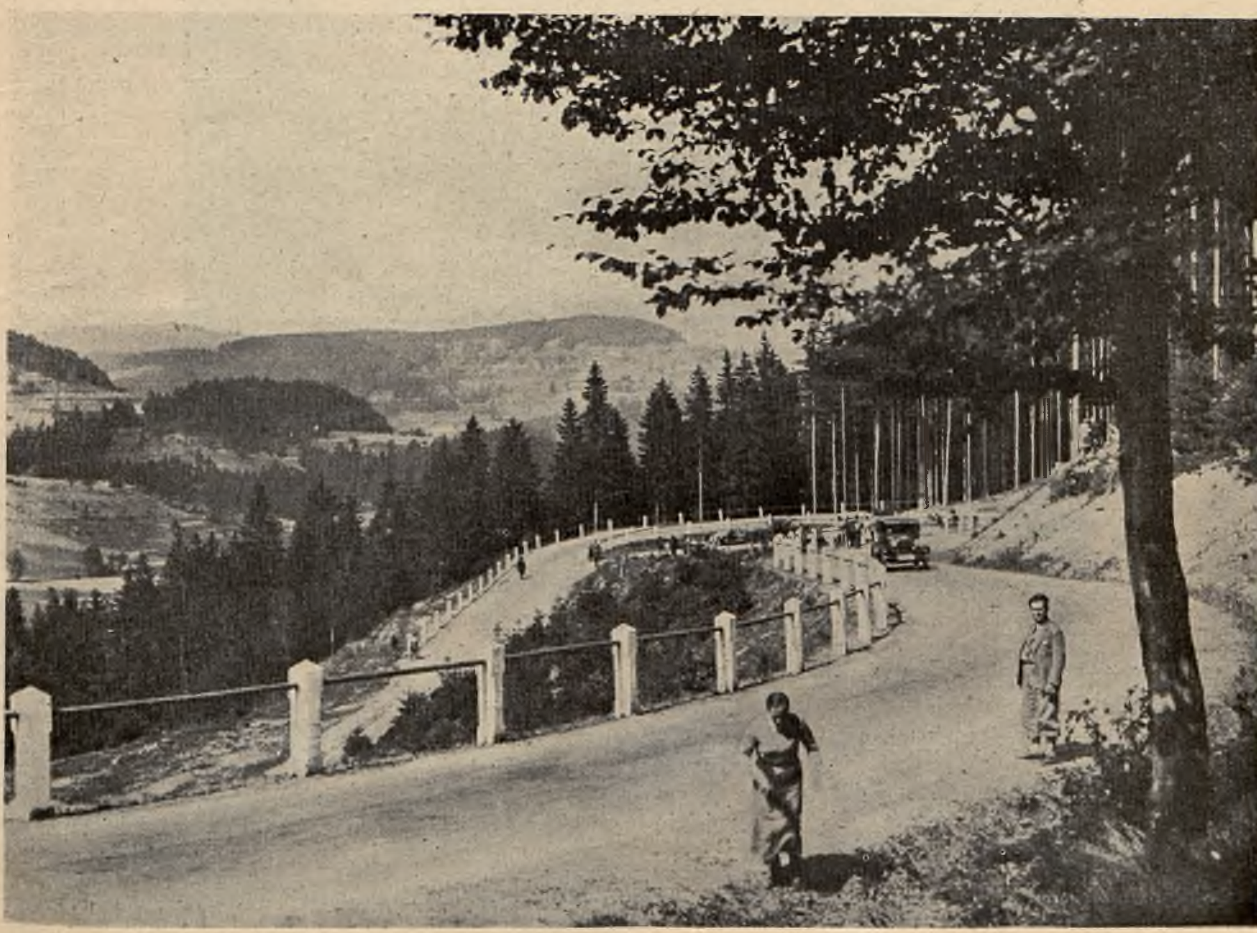
Dolina „żywicielka" w Istebnej — ze zbiorów Wydz. Tur. Min. Komunikacji.



Wodospad u źródeł Wisły (Białej Wisełki). Ze zb. W. T. M. Kom. — Fot. Henryk Poddębski, Warszawa.



Wisła — Wiadukt kolejowy pod Głębcami. Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Dańda Józef, Katowice.



Wisła, szosa na Kubalonce — trasa wyścigowa. Ze zb.W. T. M. Kom. — Fot. Dańda Józef, Katowice.

ŚLĄSK — KATOWICE.

Szosa jak stół zaniesie nas do Katowic, ośrodka przemysłowego Śląska, krainy podziemnych światów — kopalń i groźnie bijących w niebo łuną, czarnych od sadzy — hut wszelkiego rodzaju. Śląsk nie śpi, nie odpoczywa jak inne dzielnice Polski — pracuje dzień i noc, dzień i noc słychać chrzęst łańcuchów jak na dawnych galerach, dzień i noc, nie ustają w swej pracy piece - wulkany. Symbolicznego kucia śląskich młotów słucha codziennie cała Polska w sygnale radiowym. Rytm pracy Śląska głośnymi echami odbije się niedługo w Centralnym Okręgu Przemysłowym, w którym Śląsk znajdzie dobrego odbiorcę swej masowej produkcji półfabrykatów.

W dzisiejszym pojęciu przeciętnego obywatela polskiego, Śląsk jest bardzo małą dzielnicą Polski i dziwnym się może wydawać, że posiada inne prawa, niż pozostałe dzielnice Polski. Lecz nie należy zapominać, że w czasach historycznych inną miał Śląsk granicę, inną też rolę w życiu Polski odgrywał. Wszak granica Polski sięgała daleko poza lewy brzeg Odry, a był też czas, gdy polskie słupy graniczne wbijano w dno rzeki Łaby. Od czasów Bolesława Chrobrego aż do Bolesława Krzywoustego walki polsko - niemieckie rozgrywają się o Śląsk i na Śląsku. Jest on też terenem wojen z Czechami. Trudno jest dziś ustalić kiedy Śląsk został włączony do państwa polskiego, mamy tylko dane, że w 990 roku Mieszko I wygrał kampanię przeciw Czechom i Śląsk przyłączył do swych włości.



Królewska Huta — Ze zb. W. T. M. K. — fot. Photo-Plat, Warszawa.

W dziejach Europy Śląsk odgrywa takąż ro-

lę jak Wiedeń podczas odsieczy wiedeńskiej w 1683 roku, jak Warszawa w 1920 roku podczas c u d u nad Wisłą. Na Śląsku (dawnym), pod Lignicą (na północ od Wrocławia) rozegrała się w 1241 roku słynna w historii świata bitwa polaków z mongołami (tatarami), w której, niestety, ci ostatni odnieśli zwycięstwo, a rycerstwo polskie poniosło klęskę straszliwą. Zginął w tej bitwie książe Śląski Henryk i tylko część polskiego rycerstwa ratowała się ucieczką, lecz wódz mongołów wstrzymał swój dalszy pochód i zawrócił na Węgry. Europa została uratowana przed najściem barbarzyńskich hord mongolskich.

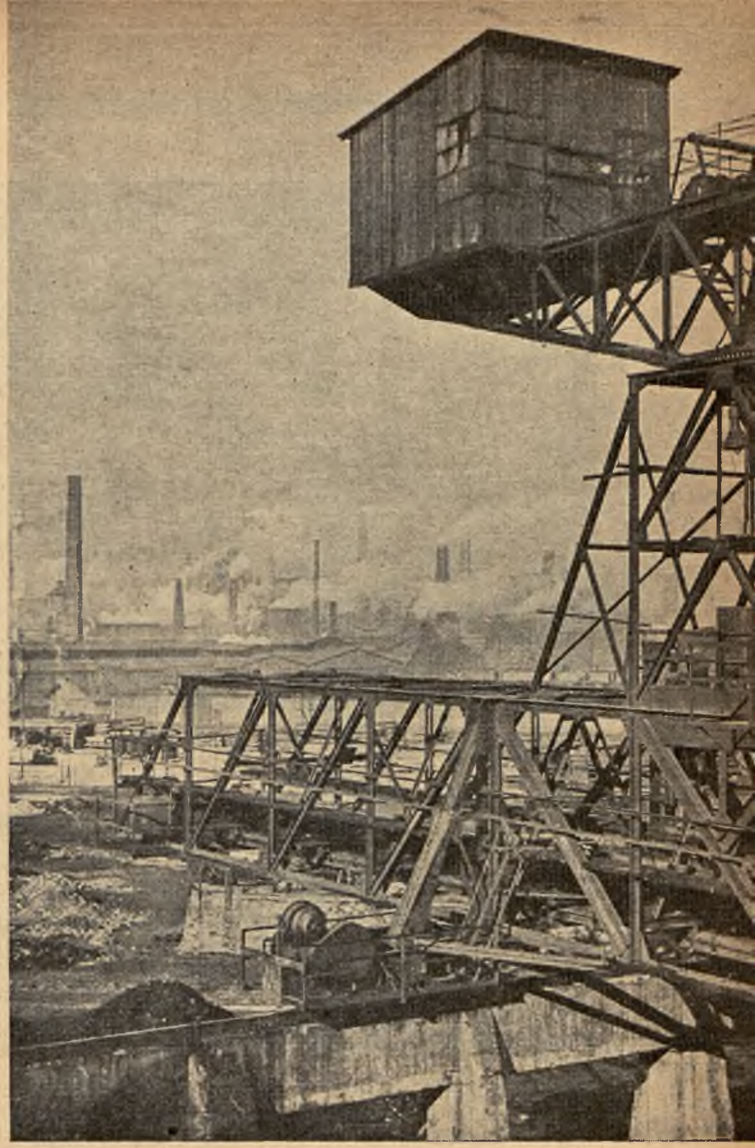
Nie jedną wojnę przetrwał Śląsk, niejednego miał nad sobą obcego włodarza, aż wreszcie trzy kolejne powstania przeciw narzuconym rządom niemieckim uwolniły Śląsk, niestety, tylko częściowo, od najeźdźców i połączyły na stałe z Macierzą.

CZĘSTOCHOWA.

Czas założenia miasta jest niewiadomy. Prawdopodobnie nastąpiło to jeszcze w czasach przedhistorycznych. Dzieje i rozwój miasta są ściśle związane z historią istniejącego tu klasztoru. Już przed rokiem 1382 (data sprowadzenia cudownego obrazu) stał na górze drewniany kościołek, który później został rozebrany czy spalony, a na jego miejscu wybudowano murowany. W roku 1937 książe opolski Władysław, zdobywszy zamek bełski, zabrał stamtąd cudowny obraz Matki Boskiej i złożył go w kościołku na Jasnej Górze. Według jednego z wielu podań głoszonych o obrazie, został on namalowany przez św. Łukasza. Kto i kiedy zbudował mury ochronne niewiadomo. Skarby złożone w klasztorze zachęcały do ciągłych napadów. W r. 1430 banda czeskich bandytów wymordowała zakonników i zabrawszy wiele cennych przedmiotów i obraz poczęła uchodzić. Legenda głosi, że konie nie chciały iść, a rozwcieczeni bandyci cięli obraz szablami. Według legendy jeden z nich umarł nagle, a wieść o tym doszła do uszu królewskich. Do obrazu Matki Boskiej, jako cudownego, po dziś dzień odbywają się pielgrzymki. U stóp jego nękana najazdami Rzeczpospolita szukała otuchy i ratunku. W roku 1655 o klasztor Jasnogórski rozbiła się potęga króla szwedzkiego. Obroną kierował ks. przeor Kordecki, którego imię zasłynęło w całej Polsce. W roku 1768 w Częstochowie broniła się garstka konfederatów barskich z Kazimierzem Pułaskim na czele. Niecały tysiąc ludzi opierał się potędze rosyjskiej przez 21 miesięcy. Po dziś dzień na jednym z bastionów Jasnej Góry znajduje się pomnik ks. Kordeckiego, który trzyma w ręku krzyż.



Górnicy śląscy w strojach galowych.
Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Dańda, Katowice.



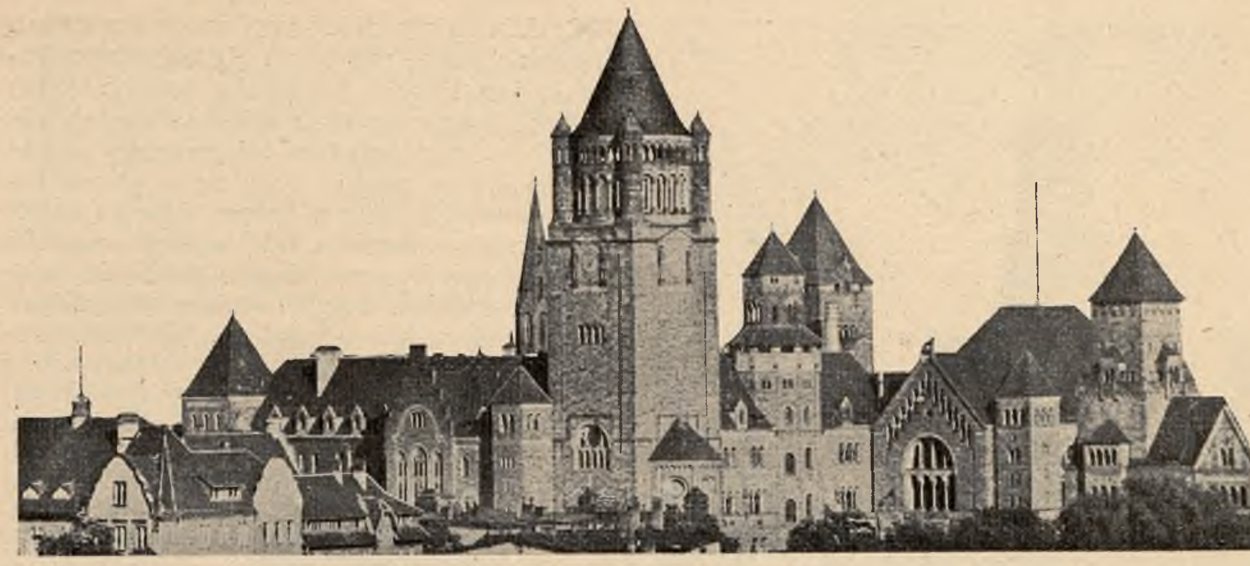
Widok Huty Piłsudskiego.
Fot. Photo-Plat, Warszawa.



Kościół na Jasnej Górze ze słynną wieżą, widzianą zdaleka. Ze zb. W. T. M. Komunikacji — Fot. Henryk Poddębski, Warszawa.



Widok ogólny refektarza klasztoru na Jasnej Górze. *Ze zbiorów redakcyjnych.*



Nowy zamek w Poznaniu. Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Ulatowski, Poznań.

POZNAŃ.

Poznań jest jednym ze starszych osiedli w Polsce. Początkowe dzieje Poznania nie są bliżej znane. Według Łubieńskiego, założycielami miasta Poznania byli bracia: Lech, Czech i Rus, inni natomiast znawcy dziejów nie potwierdzają tego przypuszczenia. Z Poznania wyszło chrześcijaństwo na Polskę, tu się datują zaczątki państwowości polskiej i potęgi. Państwa Polskiego. W wielowiekowej walce orężnej i bezkrwawej żywiołów germańskiego i słowiańskiego, Poznań był tym grodem warownym, który wstrzymywał silny napór germanów.

Początkowo miasto Poznań skupione było na prawym brzegu rzeki Warty (starej Warty) wokoło grodu książęcego, stojącym na Ostrowie Tumskim.

Pomimo licznych wojen, w wiekach od XI do XIII, w których nie zawsze Poznań wychodził zwycięsko, miasto naogół rozwijało się pomyślnie.

Obok grodu książęcego wznosiła się katedra, która różne losy przechodziła i stanowi dziś jeden z najciekawszych zabytków m. Poznania.

W XIII wieku książęta Przemysł I wielkopolski i Bolesław Pobożny kaliski postanowili założyć miasto autonomiczne na lewym brzegu Warty, odstępując prawobrzeżne osiedle (śródek) biskupowi poznańskiemu i otrzymując wzamian ziemie na lewym brzegu.

Ostatnio, przy pracach wykopaliskowych, prowadzonych na ostrowiu tumskim w Poznaniu, natrafiono na szczątki wału obronnego z czasów Mieszka i Bolesława Chrobrego.

Wał ten szeroki na 5,60 m, a zachowany do wysokości 1 m, jest imponującym przykładem wielkich umiejętności fortyfikacyjnych twórców naszego państwa.

Wał składa się z pokładów rozmaitej wielkości kamieni polnych, ułożonych na mocnej podstawie drewnianej z pali, połączonych hakami drewnianymi.

Obecnie jeszcze nie wiadomo, czy podstawa ta jest pozostałością po starym wale, zbudowanym wyłącznie z drewna, czy też świadomie była zbudowana jako fundament dla wału kamiennego. Z jednej strony wału kamiennego natrafiono na szczątki jeszcze starszego wału, zbudowanego z drewna i ziemi.

Książe zbudował swą siedzibę na Górze Zamkowej, a pod górą rozbudowało się miasto (około 1253 r.), na wzór miast kolonizacyjnych średniowiecznych. Charakterystyczne cechy takiego miasta zachowały się po dzień dzisiejszy, a mianowicie: w środku miasta kwadratowy rynek, z każdej strony rynku po trzy odchodzące ulicę, całe miasto otoczone murami i fosami. Zamek książęcy, w nieco zmienionej formie, zajmuje obecnie archiwum Państwowe.

Największy rozkwit osiąga Poznań w XVI i połowie XVII wieku, a specjalnego znaczenia nabiera w dziedzinie handlu futrami i skórami oraz w złotnictwie i malarstwie. Kupcy poznańscy uprawiali handel z odległymi miastami europejskimi i dzięki temu Poznań stał się ośrodkiem wymiany towarowej pomiędzy wschodem i zachodem.

W pierwszym okresie swego istnienia miasto zbudowało wiele kościołów ale również i nie mało domów świeckich, wśród których perłą budownictwa renesansowego jest, bezwątpienia, ratusz poznański, zapoczątkowany w XIV-tym wieku, następnie przebudowywany, aż wreszcie wiek XVI nadaje mu właściwe obli-



Ratusz w Poznaniu — front wschodni.
Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Ulatowski, Poznań.

cze, które, prawie bez zmian, zachowało się do dni obecnych.

W pierwszej swej fazie istnienia ratusz był wczesnogotycki, następnie został przebudowany w stylu późnogotyckim. Przebudowa z lat 1537 — 1547 wykazuje już wczesne formy renesansu. Dla rozwijającego się miasta zbudowany ratusz okazał się zbyt ciasny, bowiem ówczesne życie miasta ogniskowało się w ratuszu i przy ratuszu. Zadecydowana została przebudowa i rozbudowa ratusza, której dokonał w latach 1550 — 1555 miejski budowniczy Jan Babtysta di Quadro z pochodzenia włoch szwajcarski.

Wieża ratusza, podobnie jak i sam ratusz, przechodziła różne losy, była kilkakrotnie przebudowana, raz uległa zniszczeniu, a w roku 1785 przybrała obecne kształty. Fasada ratusza przypomina budowle włoskie i stanowi wielką ozdobę gmachu, a dla turysty objekt dłuższych i niezwykle ciekawych studiów historyczno - artystycznych.

Wnętrze ratusza, zawierające szereg stylowych sal bogato przyozdobionych rzeźbami i malowidłami, również zasługuje na specjalną uwagę. Interesujących odsyłamy do dziełka: „Zabytki Wielkopolskie” (wydane w Poznaniu). Najcenniejszym zabytkiem historycznym Poznania jest katedra poznańska bodaj najstarszy kościół na ziemiach Polskich z obecnie istniejących. Przy katedrze tej powstało pierwsze biskupstwo polskie, stała się więc ona kolebką chrześcijaństwa w Polsce. Katedra na zewnątrz nie przypomina tak cennego zabytku historycznego, bowiem ulegała z biegiem wieków wielokrotnym odbudowaniom, przeróbkom i dobudówkom, lecz wewnątrz kryje wiele drogich polskiemu sercu pamiątek. Osobliwością Poznania jest, bezwątpienia, nowy Zamek, olbrzymi gmach w stylu romańskim, którego wieże w postaci stożków, widziane z daleka, odbijają od całej architektoniki Poznania i nadają specjalny charakter tej części śródmieścia. Zamek ten, zbudowany w latach 1905 — 1910 przez architekta Schwechtena jako zamek cesarski, miał być wyrazem potęgi i władzy, symbolem warowni germanizmu na ziemi polskiej. Koncepcja architektooniczna udała się w zupełności, niestety, losy zrządziły inaczej i obecnie zamek mieści, między innymi pokoje Pana Prezydenta R. P., w których Pan Prezydent przebywa w czasie pobytu w Poznaniu. Na zewnątrz zamku piękne rzeźby archaizowane, odtwarzające sceny z mitologii greckiej

Teatr Wielki — opera w Poznaniu.
Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Ulatowski, Poznań.



i sag germańskich. Wewnątrz piękna kaplica zamkowa w stylu bizantyjskim, przypominająca słynną Capella Palatina w Palermo. Wyłożona piękną mozaiką, przedstawiającą szereg scen biblijnych. Zamek jest jedną z ciekawszych budowli w swoim rodzaju.

BYDGOSZCZ.

Już w dziejach 1239 roku jest wspomniany zamek bydgoski. Bydgoszcz dziwne koleje losu przechodziła, kilkakrotnie podpadając pod panowanie pruskie. i była przedmiotem wielu napadów. W roku 1409 miasto zostało zupełnie złupione i zniszczone przez Krzyżaków. Wojny szwedzkie też pozostawiły piętno na rozwoju tego miasta.

W roku 1774 został wykończony kanał bydgoski, łączący Brdę z Notecią, a więc i Wisłę z Odrą. Niemcy, nie mogąc się uporać z Poznaniem, postanowili uczynić Bydgoszcz ośrodkiem kultury niemieckiej i w tym celu dali mu szereg połączeń komunikacyjnych, co uczyniło z Bydgoszczy, w następstwie ośrodek handlowo - przemysłowy i i poważny ośrodek komunikacji międzynarodowej. Po wojnie światowej Bydgoszcz została przyłączona do Polski na mocy postanowień traktatu wersalskiego. Obecnie, co do wielkości, jest drugim miastem w Wielkopolsce po Poznaniu.



Bydgoszcz — Polska Wenecja.
Fot. Photo-Plat, Warszawa.

SZWAJCARIA KASZUBSKA.

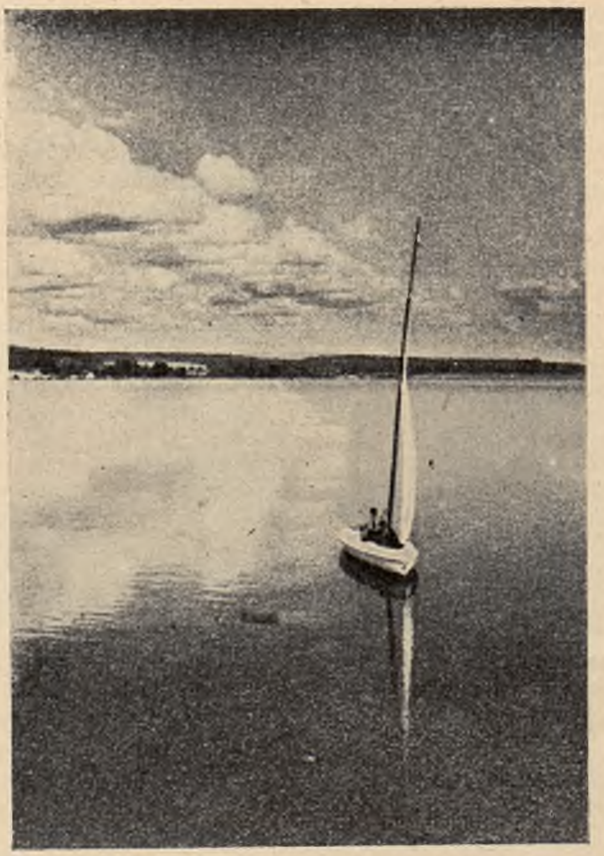
Trasa raidu pomiędzy Bydgoszczą, Gdynią i Grudziądzem dwukrotnie przebiegnie dziwną. zaiste i piękną krainę, „Szwajcarią Kaszubską", dla wielu jezior i wzgórz tak popularnie nazwaną. żyzny i cudny to kraj. Doskonałe (były nimi do niedawna) szosy wiją się pomiędzy wzniesieniami, tak, ukryte w cieniu wysokich drzew, że biegną nieraz w długich korytarzach zielonych, to znów pośród drzew owocowych, których kwiecie, zrywane wiatrem, ściele się na drodze biało-różowym pokrowcem. Co pewien czas z szosy, to na prawo, to na lewo odkrywa się przepiękny widok na drzemiące jeziora pomorskie, w których nieruchomej tafli odbijają się kontury lasów nadbrzeżnych. Trasa raidu przebiegnie tuż nad największym jeziorem na Pomorzu pod Chojnicami. Piękna to kraina i godna starannego zwiedzenia i poznania. Urok jej swoistej urody jest niezapomniany.

GDYNIA.

W przeciwstawieniu do innych miast polskich, które posiadają własną historię i tradycję, Gdynia jest miastem nawskroś nowym, powstałym na terenie osady rybackiej, należącej w dawnych wiekach do księcia Pomorskiego Świętopełka, który ją w roku 1224 darował opactwu cystersów w Olivie. Później mocą darowizny Gdynia przeszła w posiadanie klasztoru w Kartuzach, który nią władał aż do czasów utraty niepodległości. Ostatnimi czasy Gdynia była małą wioską, liczącą kilkuset mieszkańców. Dziś na tym miejscu stoi wspaniałe i piękne miasto z portem posiadającym jedne z najbardziej nowoczesnych urządzeń w Europie. Gdynia jest owocem wspólnego wysiłku i woli Narodu Polskiego. Swym systematycznym rozwojem i wytężoną pracą dowodzi, że myśl budowy portu wynikła ze zdrowych potrzeb gospodarczych rozwijającego się państwa.

Dziś Gdynia-Port przestaje być tylko „ok-

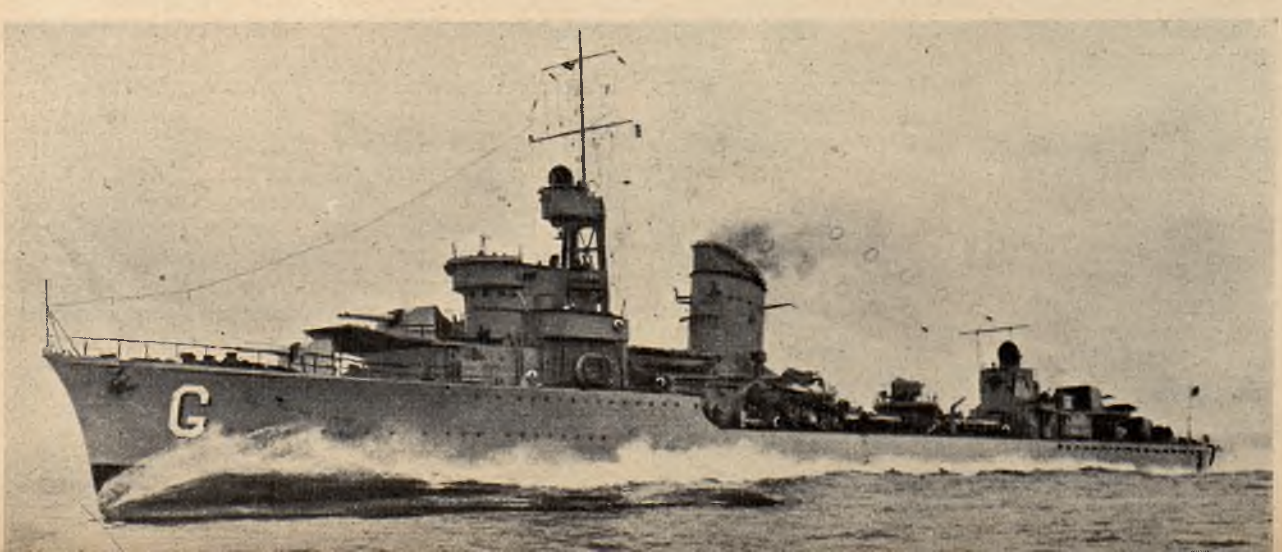
nem na świat". Została ona tak silnie spleciona z życiem Polski,, że nie jest do pomyślenia, ażeby Gdyni zabrakło w strukturze gospodarczej naszego kraju. Rozwój Gdyni wraz z rozwojem Centralnego Okręgu Przemysłowego pozwala z ufnością patrzeć w przyszłość Polski Mocarstwowej. Doskonałe położenie geograficzne Gdyni (bliska odległość od ważniejszych portów Europy) wpłynęły na wybór miejsca budowy portu. Port gdyński dzieli się na port zewnętrzny utworzony ze sztucznych terenów - moli, oraz na port wewnętrzny, zbudowany w lądzie sposobem bagrowania. Port zewnętrzny składa się z Awanportu połączonego z Basenem Węglowym, Basenu Południowego i Basenu Prezydenta.



Jezioro Charzykowskie pod Chojnicami.
Ze zb. red. „Moto" — fot. J. Kulesza, Warszawa.

Port wewnętrzny składa się z Kanału Portowego, oraz odchodzących zeń w kierunku południowo-zachodnim: Basenu im. Marszałka Piłsudskiego, Basenu im. Ministra Kwiatkowskiego. Awan-port, ograniczony od strony morza łamaczem fali jest połączony z Basenem Północnym, służącym celom marynarki wojennej, oraz z Basenem Węglowym. Największym z basenów portowych jest Basen im. Marszałka Piłsudskiego. Mierzy on dwieście pięćdziesiąt metrów szerokości i dziesięć głębokości, a utworzony jest przez nadbrzeża: Polskie 1130 m, Rotterdamskie 310 m. i Indyjskie 1009 m. Składy portowe, chłodnia, łuszczarnia ryżu, olejarnia i strefa wolnocłowa uzupełniają urządzenia portu. Nowoczesne dźwigi i krany, oraz rozwinięta sieć kolejowa (około stu pięćdziesięciu km) znakomicie ułatwiają masowe ładowanie towarów na okręty. Gdy skolei zajrzymy do cyfr obrotu portowego stwierdzimy tu stały rozwój, co świadczy o celowości budowy portu dla celów gospodarczych, nie mówiąc już o politycznym i moralnym znaczeniu dostępu do morza. Ciągle wzmagający się ruch pasażerski i tworzenie się nowych linii okrętowych potęguje rozwój i znaczenie Gdyni jako portu. Piękne położenie miasta nad spokojną zatoką nadaje Gdyni charakter miejscowości letniskowej. Sezon letni trwa od piętnastego czerwca do końca września, a frekwencja letników w samej Gdyni nieraz przekracza piętnaście tysięcy osób. Jeżeli jeszcze wziąć pod uwagę, że Gdynia może być potraktowana jako punkt wyjściowy licznych wycieczek wzdłuż wybrzeża i wgłąb Szwajcarii Kaszubskiej, to stanie się zrozumiałym jej iście „amerykański" rozwój budowlany i gospodarczy. Na straży zaś tego tworu „stalowej woli" narodu stoi Marynarka Wojenna. Nieliczna jeszcze i mało doświadczona, ale posiadająca najbardziej nowoczesne okręty bojowe i doskonale wyćwiczoną załogę, zdolną w każdej chwili złożyć ofiarę z życia na ołtarzu Ojczyzny.

Okręt R. P. „Grom". — Ze zbior. Ligi Morskiej i Kolonialnej.

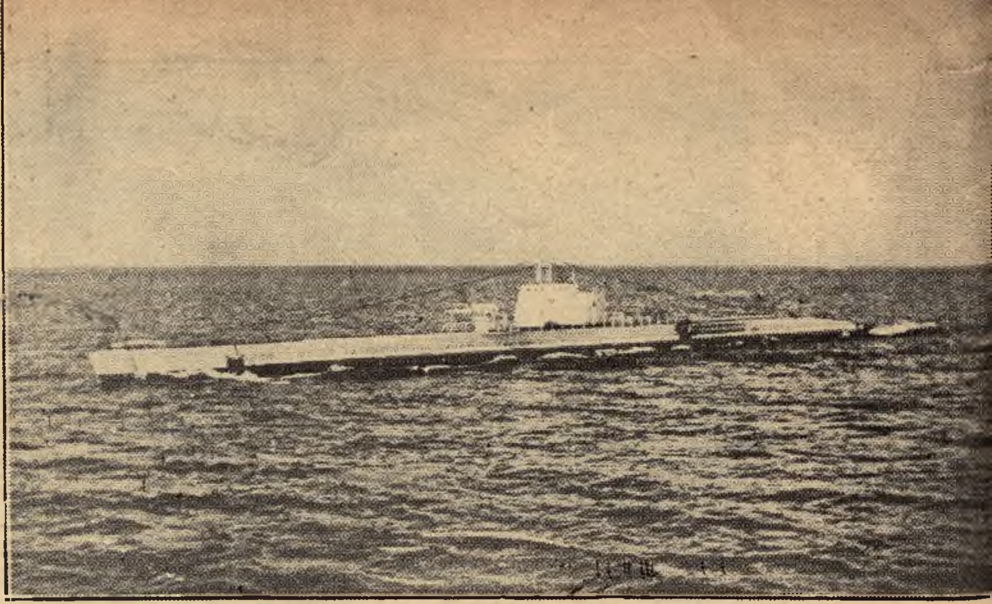




Uroda morza. — Ze zb. Ligi Morskiej i Kolonialnej.



Statek szkolny „Dar Pomorza". — Ze zbiorów Wydziału Turystyki Min. Komunikacji.



Okręt podwodny R. P. — Ze zb. Ligi Morskiej i Kolonialnej.

„Pod Górą Oksywską widnieją z daleka stalowym połyskiem swoich pancerzy okręty wojenne Rzeczypospolitej Polskiej, gotowe zawsze do ofiarnej walki w obronie naszych praw morskich i dziedzicznego wybrzeża.

Najmłodsze to dziecko wojenne Narodu, na którego dumne istnienie tylu długich lat Polska czekała.

Wszyscy przecież już dzisiaj u nas wiedzą, że tylko te wielkie stalowe fortece pływające, że tylko okręty wojenne Rzeczypospolitej gwarantować nam mogą pewne i stałe nieskończonym morzem władanie...

I gdy w porcie gdyńskim wre praca i życie, gdy wpływają i wypływają zeń statki handlowe, gdy wskutek wytrwałej pracy Gdyni podnosi się dobrobyt w kraju i myśl o wielkiej przyszłości Narodu i Państwa przestaje się błąkać po manowcach, wiemy, że dzieje się to niejako pod ofiarną i chętną protekcją naszej marynarki wojennej i jej czujnych okrętówch pancernych. (z ręk. gen. G. Dreszera).

Okręt wojenny R. P. przy molu. — Ze zb. L. M. i K.



Walka o prawo do morza datuje się od czasow najdawniejszych. Plemiona słowiańskie, zamieszkujące dorzecza Wisły dążyły do opanowania jej ujścia. Początkowo zajęły całe wybrzeże Bałtyku. Niestety nie sądzone było im utrzymać się przy morzu. Stopniowo lecz systematycznie wypierają ich germanowie, korzystając z tego, że słowianie, głównie zaś Polacy, choć mają bardzo poważne i handlowe interesy na Bałtyku, uwikłani w zatargach wewnętrznych nie mają dostatecznej siły aby walczyć jednocześnie i na lądzie i na morzu. Polska tam przede wszystkim musiała skupiać uwagę i kierować siły, gdzie największe groziło jej niebezpieczeństwo.

Posiadanie własnej floty morskiej było już wówczas koniecznością chwili, lecz niestety naród polski, odsunięty od morza nie miał zrozumienia dla spraw morskich, tym bardziej, że w rozległym handlu zamorskim chętnie go wyręczali sąsiedzi jak Holendrzy, a za czasów Zygmunta III flota szwedzka pełniła rolę floty polskiej. Obecnie nasze położenie na Bałtyku jest znacznie lepsze, bowiem mamy własny port Gdynię i możemy, w pewnym stopniu, korzystać z portu gdańskiego. Możemy więc już samodzielnie uprawiać politykę i handel morski, nie należy przecież zapominać, że za interesami handlowymi idą interesy polityczne. Naszym więc najbliższym zadaniem, będzie aby takie mocarstwa jak Anglia i Francja były jaknajwięcej zainteresowane w handlu morskim z nami. Wówczas Polska stać się może, w czasie wojny, wielkim dostawcą surowców i mocarstwom tym będzie bardzo zależyć na utrzymywaniu stosunków handlowych z nami, a Anglii będzie przede wszystkim zależyć, aby Polska posiadała silną flotę na Bałtyku i mogła bez przerwy utrzymywać z nią stosunki handlowe. Tak więc Anglia, która wrogo jest usposobiona do rozbudowy każdej floty, tu będzie popierać rozwój floty polskiej we własnym interesie, a Polska dzięki silnej flocie nie będzie odosobniona, w czasie wojny, od świata zewnętrznego.



Widok okrętu pasażerskiego „Piłsudski”. Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Poddębski, Warszawa.

GRUDZIĄDZ.

Już w zamierzchłych czasach Grudziądz i jego okolice były zamieszkane o czym świadczą ruiny w Słupie, Mełźnie, Radzyniu i innych pobliskich miejscowościach. W roku 1233 do Grudziądza przybyli Krzyżacy, sprowadzeni przez Konrada Mazowieckiego, którzy zbudowali zamek murowany na miejscu piastowskiego grodu i rozpoczęli swe rządy, wywołując wielkie niezadowolenie miejscowej ludności, która rozpoczęła z nimi walkę, jednocząc się w „Związku Jaszczurczym”.

Jako pamiątka po krzyżackim panowaniu pozostały ruiny zamku na górze zamkowej w Grudziądzu (Klimek). Legenda głosi, że ze studni, głębokości 50 m prowadził korytarz podziemny na drugą stronę Wisły. Dawniej wieża miała 30 m wysokości, obecnie tylko 20 m. Z wieży roztacza się piękny i rozległy widok. Z niej też grywany jest hejnał. Drugim takim grodem (warownia) piastowskim, przerobionym przez Krzyżaków na zamek jest Radzyń, leżący w odległości 15 km od Grudziądza. Początkowo, w 1234 roku zbudowali tu Krzyżacy zamek drewniany po tem zaś przerobili go na zamek murowany w stylu gotyckim. Zamek z jednej strony był broniony błotami; naokoło był obwiedziony wysokimi murami i fosą. Na specjalną uwagę zasługuje kaplica zamkowa (dziś przykryta dachem) o wysokich gotyckich oknach ze śladami rzeźb i ostatkami płaskorzeźb. Zamek wykonany jest częściowo z glazurowanych cegieł na zielono, które tworzą ciekawe wzory geometryczne. Był on siedzibą komtura i miał duże znaczenie strategiczne tak ze względu na swe położenie jak i przygotowanie do obrony. Po bitwie pod Grunwaldem zatrzymał się tu na pewien czas król Jagiełło.

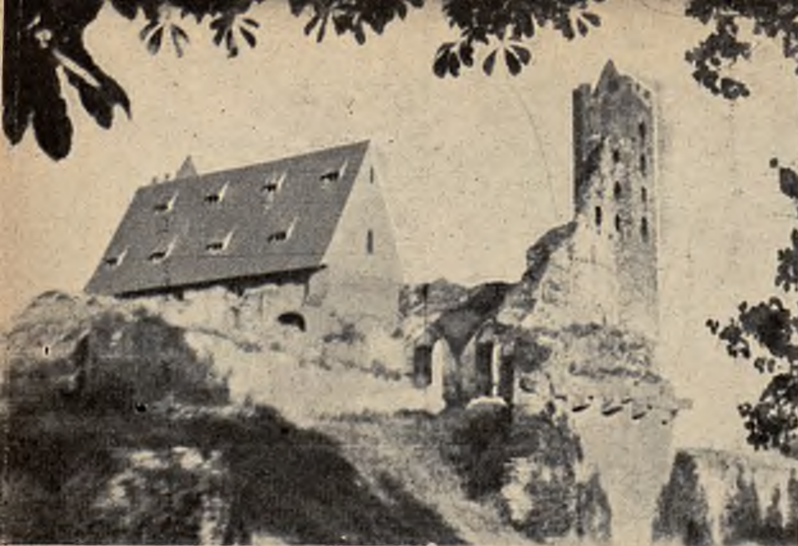
Niegdyś Polskę pokrywała olbrzymia puszcza. Dziś trudno sobie nawet wyobrazić puszczę. Rosły tam drzewa 3 — 5 razy grubsze i ze 2 razy wyższe od tych, które w naszych obecnych lasach spotykamy, rosły gęsto, jedne obok drugich, tak się łącząc wierzchołkami, że promienie słoneczne z trudem przebijały się przez taką gęstwinę. Mnóstwo krzaków u podnóża drzew tworzyło tak gęste zarośla, że przedrzeć się przez puszczę można było tylko wzdłuż rzek lub strumieni lub też ścieżkami, wydeptanymi przez wilki, dziki, niedźwiedzie, jelenie, łosie i żubry, chodzące gromadnie do źródeł leśnych, rzek i jezior, które im służyły za miejsce wodopoju.

Dwie z takich puszcz Zieloną nad brzegami Narwi i Białą nad Bugiem zamieszkiwali Polacy zwani puszczakami (od puszcza) lub bartnikami (od barć) dziś noszący nazwę kurpiów od używanego dawniej przez nich obuwia.

Wiele przyczyn składało się na to, że ludzie szli w taką niedostępną puszczę zamiast pozostawać w miejscach przestronnych i po miastach. Przede wszystkim w puszczy było bezpieczniej, boć dziki zwierz był łaskawszy i mniej groźny od drapieżnego sąsiada. Ciągłe napady nie sprzyjały osiedlaniu się na miejscach „bezbronnych”, a puszcza dobrą była twierdzą. Kto więc dostał się do boru, to go już nikt z tego boru, dopóki bór istniał, wykurzyć nie zdołał. Lud ten „puszczaki”, żyjąc w ciągłym niebezpieczeństwie, z łowów, zbierania płodów leśnych i hodowli dzikich pszczół musiał umieć polować, był odważny, umiał przebywać bagna i rzeki i jeziora. Uczyniło go to ludem wolnym, co to niczyjej nie chciał uznać władzy, swoim „bartnym” prawem się rządził, zboża siał mało, a przeważnie krupy, nie potrzebując nic z dalszych okolic prócz soli, prochu

Okręt „Piłsudski” — widok z przodu. Fot. Photo-Plat, Warszawa.





Ruiny zamku krzyżackiego w Radzyniu.
Ze zb. red. Moto — Fot. J. Kulesza, Warszawa.

i niektórych narzędzi, wszystko sporządzał sobie własnym swym przemysłem.

Wielu zbiegów uciekło do puszczy przed napadami Litwinów, Jadźwingów, Tatarów i Kozaków. Uciekali na puszczę i chłopi pańszczyźniani i służba magnacka, która coś przewiniła i niejeden szlachcic, co to nie zawsze język za zębami mógł utrzymać. Lecz byli to wszystko polacy, więc się z kurpiami też polakami pokumali i „skupili". Poza bartnictwem (hodowla pszczół) i łowiectwem kurpie trudnili się rybołówstwem i kopaniem bursztynów. W dziejach ojczystych wystąpili jako wypróbowani patrioci i doskonali strzelcy, którzy w 1708 r. zagrodzili drogę królowi szwedzkiemu Gustawowi XII; gdy przedzierał się przez puszczę z Torunia do Grodna i prawie całą armię mu „dokumentnie wystrzelali".

Niestety dzielny ten lud ciężkie przechodził koleje, a za rządów pruskich, i rosyjskich pozbawiono go ukochanej puszczy, czyniąc z myśliwych i bartników, osiadłych na stałe rolników.

Osobliwością przyrody kraju kurpiów (granice: Kolno, Przasnysz, Prusy Wschodnie, Ostrołęka, Łomża) są jałowce, rosnące na wydmach piasczystych wysokości, nieraz, kilku metrów. Z jałowcu kurpie przyrządzają piwo (psiwo) jałowcowe, smaczny, orzeźwiający napój. W Narwi znajdują po dziś dzień pnie czarnego dębu i srebnoszarego jesionu; są to pozostałości drzew z puszczy nad Narwią, których nikt nie ścinał, jeno burze w odmęty wodne zwalały, lub rzeka, zmieniając koryto, podmywała.

Oryginalne dawne stroje kurpiowskie zachowały jedynie kobiety i dziewczęta. Mężczyźni, jak i w pozostałych dzielnicach Polski, zarzucili strój dawny i noszą się po miejsku, używając zamiast dawnego, oryginalnego kapelusza popularnej maciejówki. Strój dziewcząt (jak na fotografiach) składa się z koszuli z białego płótna z kołnierzem i mankietami obszytymi czerwonym sznurem, spódnicy z samodziału w drobne barwne podłużne paseczki i obcisłego staniczka z aksamitu zielonego, czerwonego lub czarnego, czasem zaś z kwiecistego jedwabiu z czteroma wyciętymi klapkami na biodrach.

Najbardziej oryginalną częścią stroju kurpiowskiego jest nakrycie głowy — czółek (kołpaczek) z aksamitu czarnego, upiększony złotym szychem i barwnym bukietem sztucznych kwiatów, przypiętym z lewego boku czółka. Z tyłu od czółka opada na plecy pęk różnokolorowych wstążek, tworzących harmonijną całość z dwoma, mocno splecionymi warkoczami. Jest to strój uroczysty, od święta, na codzień dziewczęta jak i kobiety noszą chusteczki batystowe założone na zakład i ztyłu związane.

Osią kraju kurpiów jest linia: Ostrołęka — Myszyniec — Nowogród i Łomża. Dla braku miejsca tylko o ostatnim punkcie tej linii Łomży wypadnie kilka słów wspomnieć. Łomża niegdyś stary, warowny gród książąt mazowieckich była częstym miejscem pobytu króla Zygmunta Augusta, przemieszkiwała tu również Anna Jagiellonka, a często na łowy zjeżdżała królowa Bona, która, podobno nadała miastu herb „jeleń w biegu". Pamiątką inną po królopo królowej Bonie jest wzgórek zwany „górą królowej Bony.

W okolicznych puszczach nie brakło zwierzyny. Opiekował się nią specjalnie ustanowiony „łowczy łomżyński". Znaczne dochody czerpała Łomża z „daniny miodowej", pobieranej od bartników - kurpiów. Stąd miód był wysyłany dalej,. W roku 1672 danina wyniosła pokaźną liczbę 30-tu beczek miodu.

Początkowo Łomża rozwijała się doskonale dzięki posiadanym przywilejom, niestety później straszne dostała cięgi i z dumnego grodu i niemałego miasta pozostały tylko ruiny. Wojny szwedzkie i najazdy wojsk obcych m. in. cara rosyjskiego Piotra Wielkiego zniszczyły Łomżę prawie zupełnie.

Ludność Łomży to Mazury — przeważnie rolnicy, szczerzy patrioci i obrońcy ojczyzny (Cecora, Wiedeń, Grunwald, Raszyn, Ostrołęka). O zamki i wały Łomży rozbijały się hordy Tatarów i Kozaków stąd nazwano Łomżę „przedmurzem Mazowsza". W Łomży przebywał od 1638 — 1642 roku św. Andrzej Bobola, sprawujący urząd nadzorującego kolegium szkoły humanistycznej.

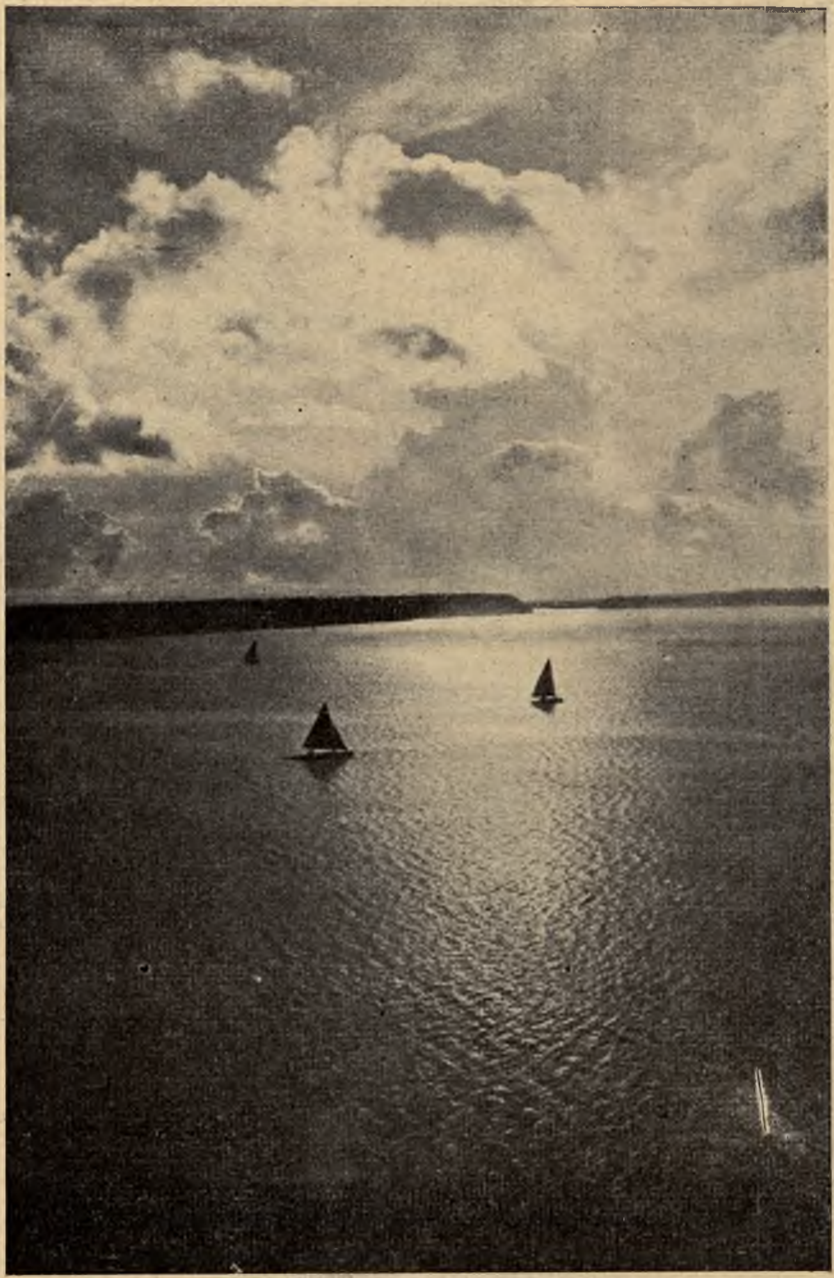
Łomża. — Dzwonnica katedry.
Ze zbior. W. T. M. Komunik.





Uroczyste stroje dziewcząt kurpiowskich.
Fot. St. Plater-Zyberk, Warszawa.

Kraina jezior Augustowskich jest jedną z najpiękniejszych okolic Polski. Bardzo różnorodnie ukształtowana powierzchnia, pokryta gęstymi lasami, poprzecinana siecią rzeczek i jezior o zgoła fantastycznych liniach tworzy krajobraz oryginalny i dziki swą pierwotnością. I właśnie ta pierwotność stwarza tak idealne warunki wypoczynkowe. Człowiek zdala od zgiełku i gwaru, zdala od kłopotów i zmartwień, powoli zaczyna widzieć i słyszeć. Jednym słowem, zaczyna rozumieć przyrodę. Zatwardziały mieszczuch cieszy się słońcem i wiatrem, ba! nawet ulewny deszcz wywołuje uśmiech zadowolenia. Wszystko tu jest jakieś inne, naturalne i niezbędne do życia. Następuje ukojenie nerwów i powrót sił żywotnych tak strasznie niszczonych przez tempo dzisiejszego życia. Do szczęścia potrzebny kostium kąpielowy, kajak i wielkie zapasy prowiantów. Jak dużo musiał zjadać pierwotny człowiek, mając te wszystkie rozkosze na codzień!



Jezioro „Necko". — Ze zb. W. T. M. K. — Fot. I. Rotsztein, Augustów.

Dziwnie jakoś się robi na duszy, jak pomyśleć, że właśnie tu, w czasie wielkiej wojny, przez środek zamarzniętych jezior przechodziła linia rowów strzeleckich. Morderczy ogień artylerii i karabinów gniótł, miażdżył i topił setki żołnierzy, którzy marzyli o domu, rodzinie i zbliżających się świętach Bożego Narodzenia.



Jezioro „Wigry". — Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Poddębski, Warszawa.



„Sucha Rzeczka" w Suwalszczyźnie. — Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Jan Bułhak, Wilno.



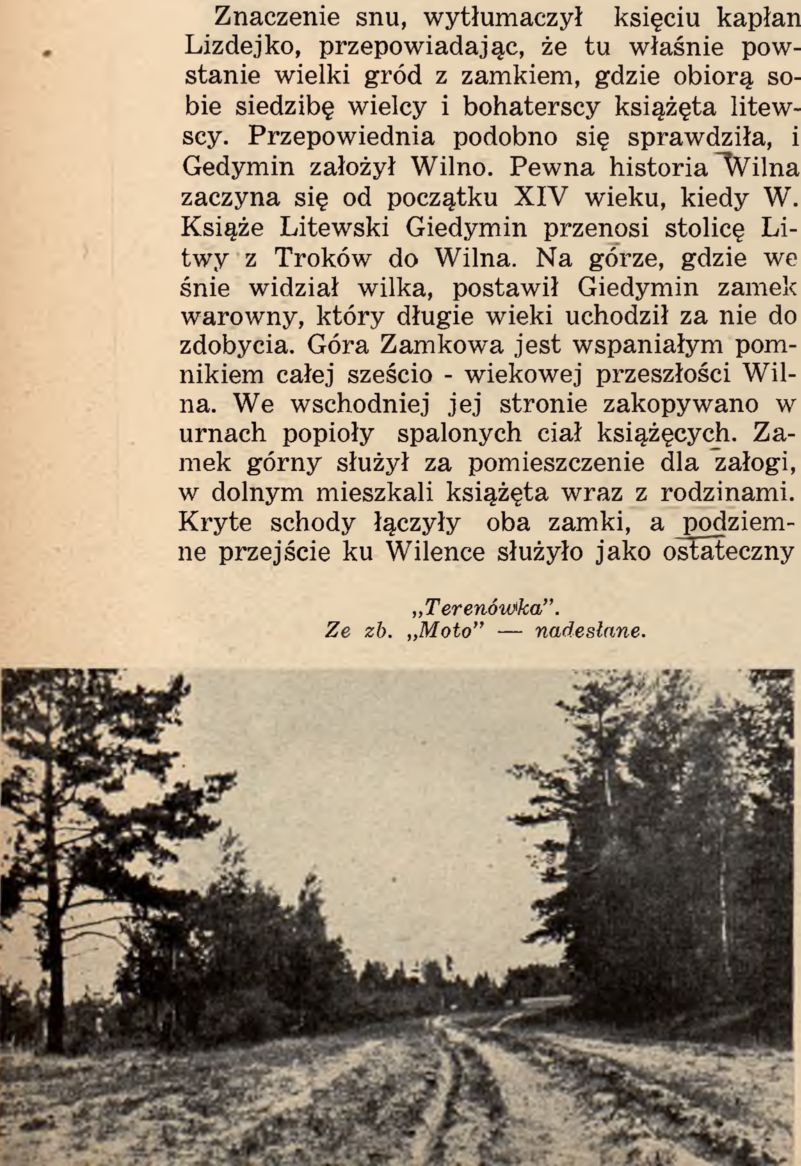
Drogi na Suwalszczyźnie — terenówka.
Ze zb. red. „Moto" — zdjęcie nadesłane.

WILNO.

Są różne podania dotyczące powstania Wilna. Według jednej z nich, w miejscu, gdzie obecnie rozciąga się miasto, mieszkało ongiś plemię Wilków, które jakoby miało założyć Wilno. Inna legenda głosi, że Gedymin miał dziwny sen, „na tym miejscu, gdzie tura ubił, i gdzie dziś Wilno z zamkami stoi, widział wilka wielkiego, i mocnego, a prawie jakoby żelazną blachą warownie przeciw wielkim postrzałom uzbrojonego...".

Znaczenie snu, wytłumaczył księciu kapłan Lizdejko, przepowiadając, że tu właśnie powstanie wielki gród z zamkiem, gdzie obiorą sobie siedzibę wielcy i bohaterscy książęta litewscy. Przepowiednia podobno się sprawdziła, i Gedymin założył Wilno. Pewna historia Wilna zaczyna się od początku XIV wieku, kiedy W. Książe Litewski Giedymin przenosi stolicę Litwy z Troków do Wilna. Na górze, gdzie we śnie widział wilka, postawił Giedymin zamek warowny, który długie wieki uchodził za nie do zdobycia. Góra Zamkowa jest wspaniałym pomnikiem całej sześcio - wiekowej przeszłości Wilna. We wschodniej jej stronie zakopywano w urnach popioły spalonych ciał książęcych. Zamek górny służył za pomieszczenie dla załogi, w dolnym mieszkali książęta wraz z rodzinami. Kryte schody łączyły oba zamki, a podziemne przejście ku Wilence służyło jako ostateczny ratunek przed najeźdźcą. W roku 1812 Napoleon I, zwiedzając Wilno, ku ogólnemu zdziwieniu widzów wjechał i zjechał z góry konno. Na górze zamkowej grzebano w nocy straconych uczestników powstania 1863 r. Istnieje legenda, że parę razy do roku o północy Król Zygmunt August zjawia się na górze i, wsparty o mur baszty, długo przygląda się ukochanemu miastu. Drugą, wartą uwagi, górą jest góra Trzykrzyska. W dawnych czasach zwała się ona Łysą i służyła jako cmentarz pogański. Za czasów Olgierda poganie umęczyli tu siedmiu Franciszkanów. Czterech z nich po przybiciu do krzyżów, strącono do Wilenki, zaś trzech ukrzyżowano na górze. Na pamiątkę tego męczeństwa Władysław Jagiełło rozkazał postawić trzy olbrzymie krzyże, na czerwono malowane. W roku 1863 na górze Trzykrzyskiej pogrzebano niektórych uczestników powstania.

„Terenówka".
Ze zb. „Moto" — nadesłane.



Mniej więcej w środku miasta, znajduje się plac Katedralny, który jest częścią dawnej doliny Swintoroga. Ongiś był tu gaj dębowy, a na miejscu dzisiejszej katedry stała pogańska świątynia Perkunasa, która posiadała tylko cztery ściany bez dachu. W środku wznosił się na kilkunastu stopniach ołtarz i płonął strzeżony przez wajdelotów „wieczny ogień". Przed świątynią stała baszta okrągła, z której kapłani ogłaszali ludowi wolę bogów i czynili spostrzeżenia astronomiczne. Zarówno fundamenty świątyni, jak i basztę wyzyskano do budowy katedry. Za Jagiellonów miasto zostało obwarowane murem i pięcioma basztami, z których do dziś przetrwała jedynie Ostra Brama z cudownym obrazem Matki Boskiej. Wilno przeżyło dwukrotnie przejazd Napoleona. Raz witało go jako zwycięzcę i wybawcę, a drugi raz jako pobitego wodza na czele zgłodniałego żołdactwa, które rzuciło się na rabunek. Napoleon zmienił konie, przespał noc i popędził na zachód do Francji, aby gotować odwet tryumfującemu nieprzyjacielowi, zostawiając Wilnu tysiączne rzesze zgłodniałych, chorych i zdemoralizowanych żołnierzy.

ŹRÓDŁA:

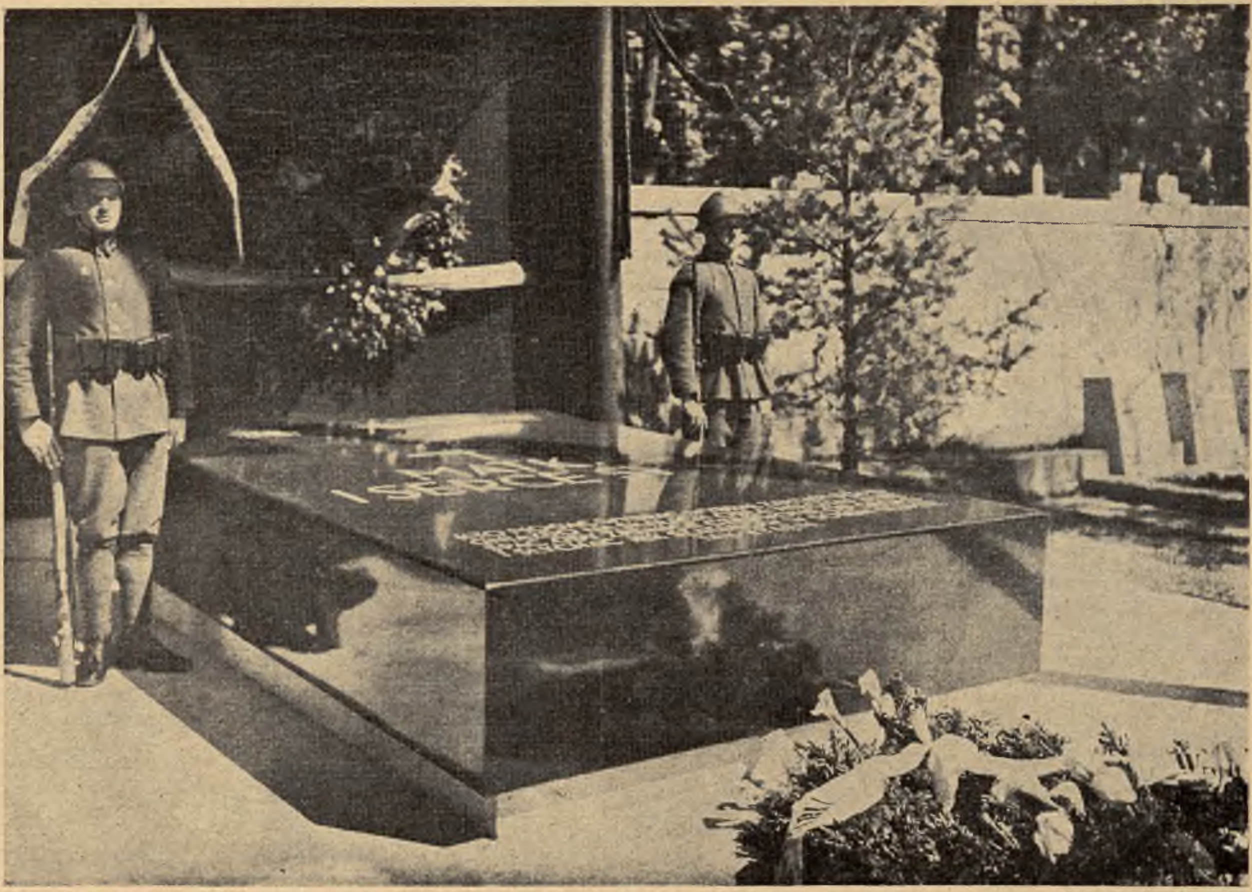
Źródła: 1. — Opowiadania o Starej Warszawie — Wiktor Gomulicki. 2. — Przewodnik po Warszawie — Warszawska Agencja Wydawnicza. 3. — Wycieczki po kraju — Al. Janowski. 4. — Monografie miast w Królestwie Polskim — Leonard do Verdmon Jacques. 5. — Miasta Polski — Przewodnik dla nauczycieli szkół powszechnych. 6. — Przewodnik po Wilnie — Dr. Wł. Zahorski. 7. — Zabytki Wielkopolskie — Ilustrowany przewodnik po Poznaniu i Wielkopolsce. 8. — Z przeszłości i zabytków Łomży — Adam Chętnik. 9. — O Kurpiach — Adam Chętnik. 10. — Gdynia, port Rzeczypospolitej — Józef Borowik. 11. — Rocznik „Morze". 12. — Żywieczyzna — Inż. Włodzimierz Kawecki. 13. — Ziemia Kurpiów — arch. Rudolf Macura. 14. — Grudziądz — ks. dr. Władysław Łęga. 15. — Kraków — dr. Jerzy Dobrzycki. 16. — Kraków, miasto Marszałka. 17. — Okolice Krakowa — dr. Stanisław Leszczycki. 18. — Album Jasnej Góry. 19. — Zdjęcia ze zbiorów Wydziału Turystyki, Ministerstwa Komunikacji oraz Ligi Morskiej i Kolonialnej, archiwum zakładów artystycznej fotografii, oraz archiwum Redakcji „Moto".



Grodno — Niemen i Zamek. — Ze zb. W. T. M. K. — Fot. J. Bułhak, Wilno.



Wilno — Katedra. — Ze zb. W. T. M. K. — Fot. Poddębski, Warszawa.



Mauzoleum Marszałka J. Piłsudskiego na Rossie. *Ze zb. W. T. M. K. — Fot. J. Bułhak, Wilno.*



Warszawa — Grób Nieznanego Żołnierza w nocy. *Ze zb. W. T. M. Komunik. — Fot. Poddębski, Warszawa.*

RYSZARD WALIGÓRA.

Rola motoroweru i motocykla małolitrażowego w dziele motoryzacji

Motorower i motocykl małolitrażowy (125—130 cm) stają się coraz bardziej hałaśliwe w wielkiej rodzinie motocyklowej. Nic dziwnego, jest ich coraz więcej, coraz większą uzyskują popularność, coraz większe szeregi jednają sobie sympatyków wśród różnych zawodów i różnych klas społeczeństwa. To też trzeba się poważnie zastanowić czy te zainteresowania najmniejszymi typami motocykli bo przecież i motorower nic nie jest innego jak najmniejszy typ, a właściwie prototyp motocykla, jest szkodliwe dla sprawy motoryzacji czy też naodwrót, jaknajbardziej pożądane.

Ostatnio nadeszły wiadomości, że wojskowe władze niemieckie miały, rzekomo, stwierdzić nieprzydatność dla celów łączności, motocykla większego litrażu, którego motocyklista nie jest w możności sam przenieść przez napotykane na trasie marszu rowy, bagna, parkany, zwalone w lesie drzewa itp.

Jest to założenie w zasadzie zupełnie słuszne, jeżeli wziąć pod uwagę służbę motocyklisty-łącznika przy założeniu, że motocyklista ma zastąpić rowerzystę i ma dojechać na motocyklu tam, gdzie kawalerzysta dociera na koniu.

Cóż jest wart motocykl, dla którego głębszy rów o stromych brzegach jest przeszkodą do nieprzezwyciężenia. Rzecz oczywista, że jeżeli w grę wchodzi szybki dojazd po drogach gruntowych pozbawionych przeszkód naturalnych lub sztucznych to motocykl silniejszy ma zdecydowaną przewagę nad motorowerem lub motocyklem małolitrażowym, gdyż można nim osiągnąć szybkość do 60 km/godz. Nie można więc tak bezapelacyjnie ustosunkować się nieprzychylnie do motocykla większego litrażu i skazać go na banicję z wojska, jednakże znaczne rozpowszechnienie się motocykli małolitrażowych w Polsce wymaga głębszego zastanowienia się nad ich przydatnością w wojsku, tym-

bardziej, że daje się zauważyć dążenie wśród korpusu podoficerskiego do zaopatrywania się w ten rodzaj sprzętu motorowego.

Motorower i motocykl małolitraż. mają swoje wielkie walory. Oprócz wspomnianych wyżej jego zalet przy „braniu przeszkód terenowych" o czym decyduje bardzo mała waga w stosunku do motocykli wielkolitrażowych nie do pogardzenia jest sprawa kosztu nabycia (około 800 zł.) i kosztu eksploatacji. ($2\frac{1}{2}$ lt. benzyny na 100 km). Trudno też nie podkreślić, że dzięki nader prostej konstrukcji (dwutakt) motocykl taki prawie nie ulega uszkodzeniom i przejechanie na nim 10.000 nawet po złych drogach bez uciekania się do fachowej pomocy lub nawet porady jest rzeczą niemal codzienną.

A gdyby nawet zaszła konieczność naprawy to koszt jej jest tak minimalny, że nie może poważnie zaważyć na budżecie skromnie uposażonego obywatela.

Obecnie motorowery i motocykle małolitrażowe (mamy doskonałe motocykle krajowe marki „Moj" — 130 ccm) są tak ulepszone i starannie wykonane, że bardzo łatwo znajdują nabywców, którzy mniej mają z nimi kłopotów niż posiadacze 1000-czek lub nawet tylko 500-tek.

Ostatnio rozpowszechniła się jazda na motorowerach w dwie osoby (zabroniona przepisami policyjnymi) i to nawet na drogach bocznych podczas wszystkich pór roku. Jest to najlepszym dowodem, że konstrukcja 100 lub 130 wyszło już dawno z powijaków, przeszła ogniową niejedną ciężką próbę i całkowicie zdała egzamin wyżyciowy. Zapoznanie się z obsługą motoroweru lub małolitrażowego motocykla nie nastręcza żadnych trudności, podobnie jak i najbardziej solidna konserwacja.

Zachodzi pytanie czy nie należałoby produkować mocniejszych maszyn niż obecne motorowery. Otóż przeważa zdanie, że jest to zbyteczne, bowiem zwiększenie mocy silnika lub wzmocnienie ramy powiększa wagę samej maszyny i pomniejsza jej niezrównane walory użyteczności. — zdanie to jest jednak względne bowiem szybkość motorowerów jest ograniczona co w wielu wypadkach ma też swoje ujemne strony. Przy motorowerze odpada kwestia garażu. Większy przedpokój, dawniejsza siedziba popularnego roweru doskonale spełnia zadanie garażu dla motoroweru, a na niższych piętrach dla motocykla małolitrażowego.

Niższa cena motoroweru i motocykla małolitrażowego (różnica 100 zł) czyni tte maszyny dostępnymi dla szerokich mas społeczeństwa, prowadzi motoryzację wszerz, a przede wszystkim czyni motocykl dostępny dla młodzieży szkolnej, która obecnie otrzymuje w szkołach wyszkolenie motorowe, a dalej doskonalić się dotychczas nie mogła dla braku sprzętu.

Rozpowszechnienie motoroweru i motocykla małolitrażowego pozwala zrealizować P.W. Motorowe nie tylko w zakresie ćwiczeń teoretycznych na mapie ale i w terenie, co może niezwykle korzystnie wpłynąć na zainteresowanie się tym zagadnieniem ze strony młodzieży i pozwoli tą ostatnią praktycznie przeszkolić pod względem taktycznym.

Motorower staje się stopniowo nagminnym środkiem lokomocji, zbliża wieś do miasta, zabija monotonię życia na wsi lub w małych miasteczkach, skłania młodych inteligentów do próbowania swych sił nie tylko w większych ośrodkach przemysłowych ale i na głębokiej prowincji, bowiem motorower daje możność tanim kosztem utrzymać stały kontakt z kulturalnym ośrodkiem.

Motorower przeinacza dotychczasowe pojęcia, stwarza nowe możliwości życiowe, zwalnia miasta od nadmiaru inteligencji.

W naszych warunkach motorower i motocykl małolitrażowy ma wielką przyszłość. Należy mu się właściwa opieka ze strony miarodajnych czynników. Czy to przez stworzenie ułatwionego kupna czy to przez ułatwienia w uzyskaniu prawa jazdy dla motocykli do 130 ccm. czy to pod inną postacią, sprzyjającą rozpowszechnieniu maszyn tego rodzaju na ziemiach polskich. Popieranie wytwórczości krajowej w tym kierunku jest jednym z ważniejszych zagadnień motoryzacyjnych w dobie obecnej.

Młody motocyklista, posiadacz motoroweru to kandydat na przyszłego sportowca motocyklowego, to kandydat na posiadacza samochodu w niedalekiej przyszłości — to wreszcie obywatel, dla którego zagadnienie potrzeby rozwoju motoryzacji jest chlebem powszednim. Takiemu nie potrzeba długo tłumaczyć dlaczego Polsce potrzebne są motocykle i samochody.

Six Days 1938

Nierozegrany epizod rywalizacji angielsko - niemieckiej



Doprawdy, po tegorocznej międzynarodowej 6-dniówce motocyklowej można było spodziewać się wyników ciekawszych, bardziej treściwych a mniej sensacyjnych. Tymczasem rozgrywka tegoroczna przyniosła zawód wszystkim. Entuzjaści maszyn angielskich nie mają wcale powodu do zachwytów nad ich wynikami, w zupełnie podobnej sytuacji znajdują się i entuzjaści niemieckiej myśli konstrukcyjnej. Włosi nie dali o sobie nic powiedzieć, gdyż imprezę tą i tym razem zignorowali. I tylko Czesi wystawili zespół państwowy, ale i ten zawiódł pokładane w nim nadzieje.

A więc omówienie tegorocznej międzynarodowej 6-dniówki terenowej wyglądać „musi" aż tak czarno? Nie. Obok doskonałych możliwości obserwacji maszyn angielskich i kontynnetalnych, pracujących tym razem w najcięższych z postawionych im kiedykolwiek dotychczas warunków, 6-dniówka wraz ze swymi wynikami jest doskonałym ostrzeżeniem dla organizatorów motocyklowych terenówek w różnych krajach. Ostrzeżeniem, które mówi, że zaostrzanie warunków terenowych wszelkich zawodów o charakterze „na przełaj" ma sowej granice, tak ze względu na całość i zdrowie zawodników jak też i na całość maszyn, szczególnie typów z wózkami.

Po zeszłorocznej rozgrywce na terenie Anglii ze względu na zwycięstwo gospodarzy rozegrano tegoroczne zawody również w Anglii. Zawody te w roku przyszlym nie odbędą się już tam, gdyż według najnowszego postanowienia władz międzynarodowego sportu motocyklowego, zawody Six Days mogą się w jednym kraju odbywać tylko 2 razy z rzędu.

Tegoroczne rozgrywki wykazały przede wszystkim, że zbyt ciężkie warunki, stawiane zawodnikom stwarzają ze sportu wprost „mordownię". Wyrażenie dość silne, ale jakżesz odpowiednie dla „rozgrywek" tegorocznych...

..zaczęło się od tego, że po zakończeniu zawodów w roku ub. zwrócili się kierownicy obcych ekip (czytaj: niemieckich) o zaostrzenie warunków zawodów. Organizatorzy pomyśleli, przejechali się po dołach zeszłorocznej trasy i postanowili... zrobić gościom satysfakcję. Co z tego wynikło, jak dziesiątkowano w tym roku maszyny, dowiemy się z poniżej zamieszczonych uwag.

W dawniejszych 6-dniówkach brało udział 2 Polaków, opinje ich są więc na nasze pojęcia najbardziej zrozumiałe. Jeden z nich „skończył" się pierwszego dnia zawodów, drugi zawody skończył, dostał nawet plakietę bronzową. Od jednego z nich wówczas dostałem list, który mam zresztą do dziś, w którym mi pisał w ten sposób: ...modliłem się, żeby to się już skończyło, hamulców już nie mam, dwa razy zaglądałem w przepaść. To doprawdy nie na nasze jeszcze siły. A teraz, przed kilku dniami otrzymuję od mego dobrego znajomego, jeźdźca półfabrycznego jednej z czołowych wytwórni kontynentalnych piękną widokówkę, na której czytam dosłownie: może mi Pan wierzyć, dużo się przeżywało w dawnych 6-dniówkach, ale teraz pobito wszsytkie rekordy. Maszyna po tych zawodach to tylko wspomnienie, chirurdzy mają tylu klientów, jak nigdy...

„Moto" nie jest pismem sensacyjnym, nie lubuje się bynajmniej w „krwawych" opisach. Dlatego też podam tylko, że tegoroczna terenówka połamała nogi wielu ludziom (zupełnie niepotrzebnie), że pokończyła wiele maszyn (zbyt wcześnie), że nie można było obserwować ich pracy tam, gdzie byliby w stanie pokazać jeśli nie coś nowego, to w każdym razie ciekawego.

Na szczególną uwagę zasługują tu maszyny z wózkami, dziesiątkowane jak nigdy. Osobiście też nigdy nie byłem entuzjastą tego trójkątowego tworu, którego „doczepka" (wóz obok

konia...) nie rozwinęła się konstrukcyjnie od lat ani o jedno choćby minimalne ulepszenie. Six Days 1938 dowiodło jeszcze raz, że (nie dla turystyki, proszę nie mylić pojęć!) — a dla sportu: motocykl z wózkiem staje się narzędziem wprost niebezpiecznym.

Po „kilku słowach prawdy" o doczepkach, nieco o maszynach solo... Tym razem entuzjasta rozwoju budowy motocykla nie miał co podziwiać. Maszyny kontynentalne adoptowały ulepszenia angielskie — i, na odwrót. Kontynent, po wielu kosztownych i reklamowanych próbach przejął spowrotem dla swych maszyn kierowniki klasyczne angielskie i dawnego typu klasyczne siodła. Z kolei Anglicy zrewanżowali się, wypuszczając modele tak strannie osłonięte przed błotem, że mniej obeznani obserwatorzy bez skrupułów mogliby twierdzić: oto maszyna z Holandii lub Szwajcarii; rozwiązanie ogólne angielskie ale „wykończenie" kontynentalne.

W rozważaniach „maszynowych" na temat Six Days 1938 zastanawia jednak ciekawa ewolucja. Coraz większe prawo obywatelskie w terenówkach zyskuje silnik małolitrażowy, silnik dużej pojemności dla terenu ma już wprost groźnego konkurenta w 175-ce a nawet — nie śmiejcie się! — w „setce". To nie jest oderwane powiedzonko. To stwierdzenie tylko coraz to powtarzających się faktów, że w zawodach terenowych na listach finiszujących coraz częściej widuje się maleńkie „setki" obok pół-litrowych olbrzymów.

W krajach zachodnio-europejskich wytwarza się ostatnio przekonanie, że dla najczęściej nawet pracy motocykla solo przy obciążeniu jednego pasażera — wystarczy zupełnie moc 5 czy najwyżej 7 koni. Podkreśliły to zresztą, jak już wyżej powiedziałem , wyniki poważnych terenowych zawodów i konkursów wytrzymałości, że przytoczę tu np. jazdy alpejskie lub raid 2 „setek" przez Afrykę, z południa na północ i dalej, aż do Londynu.

Spostrzeżenia te wzięli sobie mocno do serca Niemcy i, korzystając z postanowienia na ten rok, że zespół państwowy składa się z 4 maszyn (1 tylko z wózkiem) zgłosili 3 „Dekawki" po 175 ccm.

Śmiała ta decyzja przyniosła im jednak tym razem fiasco. Maleńkie dwutakty z zespołu państwowego psuły się. Głównymi trudnościami były: niemożliwość izolacji gaźników przed zalewającą je wodą, wreszcie jeden defekt instalacji zapłonowej. Jeśli dodać tu, że maszyna z wózkiem Krauss'a miała uszkodzony wózek — to jasnym będzie, że Niemcy przegrali... zresztą zupełnie niepotrzebnie. Na start o Srebrną Wazę zgłosili swoich dotychczasowych państwowców na BMW, którzy, jako jedyny z 10 startujących w tej konkurencji zespołów, kończyli zawody bez punktów karnych. Gdyby postawiono ich i w tym roku w zespole państwowym mieliby wielki sukces...

Ze strony angielskiego zespołu państwowego źle nawet spisała się Velocette z wózkiem Waycott'a, która przysporzyła teamowi punktów i rozerwała zespół. Było to dla Anglików tym bardziej boleśniejsze, że ich jeźdźcy solo szli cały czas bez punktów karnych.

W konsekwencji ciężkiej trasy po pierwszym dniu już tylko zespół niemiecki był bez punktów karnych! I dopiero teraz organizatorzy zorientowali się, że nieco przeholowali, co zmusiło ich nawet do dwukrotnej neutralizacji czasów postoju na trasie, spowodowanymi przez blokowanie przejazdów przez zepsute maszyny. A szybkie ich usunięcie z głębokiego błota było wprost niemożliwością. Karnych punktów nałapali tak Anglicy jak i Czesi — neutralizacja punkty te im skreśliła.

Po trzech dniach z 209 uczestników wycofano 101. Aby podkreślić wymowę tych cyfr, to trzeba powiedzieć, że w roku ub. na 213 startujących po ukończeniu 6 odcinka odpadło zaledwie 40 maszyn. I tylko 73 pozostało bez punktów karnych — sama jeździecka „śmietanka" Europy. Na 36 zgłoszonych maszyn jedzie dalej tylko 8.

Czwartek przyniósł największy odcinek — 450 klm. Teraz zaczęły odpadać inne maszyny, nawet wielkich asów. W pewnym miejscu trafili zawodnicy na wzniesienie dość strome, o długości przekraczającej pół kilometra, o nawierzchni zupełnie nie miękkiej. Jedynym jeźdzcem, który to wzniesienie sam pokonał, był właśnie Waycott... znał tą „górkę" i dlatego założył sobie na koło pędne zwyczajny łańcuch przeciwślizgowy. Na wzniesieniu tym odpada 19 maszyn. Końcowe odcinki raidu nie sprawiały już pozostałym trudności. W sobotę należało przejechać tylko nieco więcej ponad 200 klm do parku, otaczającego słynny zamek Donington. W parku tym odbywają się corocznie samochodowe i motocyklowe wyścigi.

I tym razem, na zakończenie 6-dniówki zorganizowano tu pewien rodzaj próby wytrzymałości tempa. Maszyna musiała jeździć w kat. 500 ccm 17 okrążeń z minimalną średnią szybkością 83,8 klm/g., co dla lepszych maszyn tej kat. nie było niczym specjalnym. Z 209 startujących do końcowego wyścigu doszło 82 maszyny, a z nich tylko 43 bez punktów karnych.

Obraz wyników rywalizacji niemiecko-angielskiej przedstawia się następująco:

Niemcy: 40 startowało, 20 ukończyło,
Anglia: 128 startowało, 37 ukończyło.

Wielki Medal FICM dla najlepszego zespołu fabrycznego wogóle nie został przyznany, gdyż żaden z zespołów nie wypełnił stawianych mu warunków. Z 4 przyznanych nagród za jazdę zespołową 3 przypadło Niemcom, 1 Aglikom.

*

6-dniówka 1939 przypadnie Czechom, Niemcom lub Włochom. Przypuszczalnie organizować ją będą tym razem Włosi, gdyż kładą coraz silniejszy nacisk na przeszkolenie terenowe w sensie także sportowym, a z drugiej strony Niemcy użyją zapewne swych wpływów, aby organizacja tak wielkiej imprezy nie przypadła Czechom, których przecież zbytnio nie lubią.

M.

Belgijskie maszyny zwyciężyły...

Ciekawa międzynarodowa terenówka motocykli wojskowych

Utarło się już od wielu lat, że w terenowych zawodach organizowanych przez kluby cywilne brały udział — czasami nawet b. liczne — zespoły wojskowe. Szczególnie w Niemczech często porównywano wartości jeźdźców prywatnych i wojskowych. Tymczasem Belgia wpadła na pomysł o wiele ciekawszy: zorganizowała zawody tylko zespołów wojskowych, o charakterze międzynarodowym.

Anglicy odmówili przyjazdu, tak więc zawody te rozegrano między ekipami Belgii, Francji i Niemiec, przyczym ze strony Włoch startowali poza konkursem oficerowie na maszynach solo.

Program tej 3-dniowej belgijskiej terenówki wojskowej obejmował następujące zadania:

1 dzień: raid szosowy na dystansie 420 klm., ze średnią 45 klm/g.

2 dzień: ciężki odcinek terenowy 22 klm., który należało przejechać najwyżej w godzinę.

3 dzień: próba zręczności, polegająca na jeździe akrobatycznej i popisowej.

Regulamin przewidywał ciężar dowolny modelu solo oraz minimum 700 kg dla maszyny z wózkiem. Należy tu dodać, że zachodnio-europejskie koła wojskowe liczą przeciętnie 275 kg na wojskową ciężką maszynę solo i 650 kg na typ z wózkiem.

Regulamin wymagał dalej planowej jazdy zespołowej. Zespół: 5 maszyn. Jedna z wózkiem szefa zespołu (2 osoby), jedna solo, oraz 3 z wózkami (na maszynie 3 osoby).

Każdy zespół dostawał z góry 1000 punktów, od których następnie odliczano punkty karne. W dniu pierwszym odliczano po 3 punkty za każdą minutę spóźnienia się na punkt kontrolny, 5 pkt. za każdą minutę odstępu między maszyną szefa zespołu a ostatnią do niego należącą, 100 pkt. dla każdego kierowcy, który oddali się od swego poprzedniego kolegi z zespołu o czas ponad 16 min., 60 pkt. za brak w zespole któregoś zawodnika, 20 pkt. za nieprzepisowe wyposażenie, 200 pkt. dla maszyny, która nie zamelduje się na następnej kolejnej kontroli.

W czasie próby terenowej (dzień 2-gi) podstawy do karania punktami daje charakter wojskowej jazdy terenowej. Za odpadnięcie zespołu — pkt. 300, za odpadnięcia zawodnika — pkt. 150, za ominięcie wytkniętej trasy pkt. 50. W wypadku równych wyników końcowych bierze się pod uwagę wyniki tylko próby terenowej. Poza nagrodami honorowymi przewidziano nagrody pieniężne: 5000, 3000, 2000 i 1000 franków. Zawodnicy startują w swych uniformach wojskowych.

*

Zawody obesłali najsilniej oczywiście gospodarze: 12 zespołów, z których 5 jedzie na 1000-kach wojskowych terenowych FN, ostatnio w Belgii opracowanych dla armii. Pozostałe zespoły belgijskie — na 700 ccm. Gillet. Francuski zespół — na 750-kach Gnome & Rhone. 2 zespoły niemieckie na 750-kach BMW. Włosi startują na Guzzi, jak również i liczni Belgowie, poza konkurencją, na maszynach solo.

*

Raid dnia pierwszego minął bez większych sensacji, próba zaś terenowa rozbiła wiele zespołów. Okazało się, że dzisiejsze sposoby zamocowywania wózka do maszyny pozostawiają wiele do życzenia... Przekonali się o tym boleśnie na swej skórze Niemcy.

Najcięższym momentem terenowej próby był przejazd przez leśny strumyk, za którym zaraz następowało silne, piaszczyste wzniesienie. Brano więc je bez rozpędu i na tym polegała jego trudność. Jeden tylko zawodnik wjechał na nie o własnych siłach — był to oficer niemiecki. Wszyscy inni musieli korzystać z pomocy kolegów zespołowych.

W rezultacie obliczeń i punktacji 3 dnia (akrobacja i popisy) — przyznano Belgii: 1, 2, 4 i 6 miejsce, Francja — 3 miejsce, Niemcy... dopiero 5 i 7 miejsce. Słabe swoje wyniki tłumaczą wysłaniem elity na Six Days do Anglii.

I. I. M.

Wielka nagroda Belgii

Z omówienia angielskich T. T. wynikało, że niemieckie 500-ki BMW, pomimo swego olbrzymiego pecha były jednak w gruncie rzeczy szybsze od typów angielskich. I dopiero następne zawody sezonu W-ka Nagroda Belgii (miejcowość Spa), potwierdziły twierdzenie, że BMW są maszynami szybszymi nawet od Velocette, nie mówiąc już o Nortonie, którego zawodnicy poczuli już w tym roku boleśnie... spaliny swych wielkich rywali z pod znaku Veloce.

Twierdzenie na podstawie treningów, że Anglicy są szybsi o 10 albo 15 sek. na okrążeniu, znalazło zaprzeczenie w wyścigu. Już po pierwszym okrążeniu jako pierwszy w kat. 500 ccm umiejscowił się Meier (BMW), z przewagą przeszło... 20 sek. nad drugim Anglikiem Daniell (Norton). Ale w następnych okrążeniach Meier zwiększa tempo, zyskując przy każdym okrążeniu conajmniej 5 sek. O dalsze miejsca walczą Frith i Daniell (Norton), S. Woods (Velocette) i Joe West (BMW). S. Woods silnie atakuje i w połowie wyścigu dostaje się na 3 miejsce, aż naraz brak go przed trybunami. Okazuje się, że koło miejscowości Stavelot wyleciał ze swą maszyną z szosy na drzewo, odnosząc lekkie obrażenia i miażdżąc sobie palce lewej ręki. Możliwym jest, że tegoroczna Wka Nagroda Belgii jest już ostatnim jego wyścigiem, tak jak zapewne trening do tegorocznych angielskich T. T. był końcem kariery Niemca K. Gall'a (BMW).

W 350-kach obserwowano rywalizację Nortona (White) i Velocette (Mellors). Szli koło w koło, na zmianę bijąc rekord okrążenia. Za nimi dopiero doświadczalna DKW, znajdująca się obecnie w stadium prób.

A 250-ki?... startowało 8 maszyn, 6 ukończyło, wszystko DKW. Bez komentarzy!

Kat. 175 ccm, mało popularna w sporcie międzynarodowym, była tutaj jednak wstawiona w program.

W Y N I K I:

Kat. 500 ccm., 28 okr., 416 klm.:

1. *Meier* (BMW) — 145,5
2. *Frith* (Norton) — 1 min. w tyle
3. *J. West* (BMW) — 1 okr. w tyle
4. *Daniell* (Norton) — 1 okr. w tyle

Kat. 350 ccm., 26 okr., 386 klm.:

1. *White* (Norton) — 136,0
2. *Mellors* (Velocette) — 134,5
3. *Wünsche* (DKW) — 1 okr. w tyle

Kat. 250 ccm., 24 okr., 357 klm.:

1. *Kluge* (DKW) — 123,3
2. *Petruschke* (DKW) — 123,0
3. *Gablenz* (DKW) — 1 okr. w tyle

Kat. 175 ccm., 22 okr., 327 klm.:

1. *Neuman* (Belgia) DKW — 100,3
2. *Van Hauw* (MM) — 2 okr. w tyle

Zgodnie z regulaminem rozegrano w końcu wyścig, w którym brali udział dwaj pierwsi zawodnicy z każdej kat.. Wyścig ten dał niezrozumiałe wyniki, gdyż biorąc pod uwagę handicap, zwyciężył... Neuman na DKW 175 ccm. różnicą 8,5 min. przed Meier'em, Petruschke i Kluge.

Ze względu na uczestniczących zawodników, a dalej wyniki, wreszcie ze względu na zainteresowania i entuzjazm widzów motocyklowe rozgrywki w Belgii należą do najmilej wspominanych dorocznych imprez kalendarza międzynarodowego.

Jorris.

WIELKA NAGRODA SZWAJCARII.

Jako trzecie zawody w tegorocznych motocyklowych mistrzowstwach Europy rozegrano Wielką Nagrodę Szwajcarii, na obwodzie (2,65 klm) koło Genewy.

Przed południem startowała kat. 250 ccm, 45 okr., — 128,25 klm. Pierwsze siedem miejsc zajmują DKW, zwycięzca — Kluge.

W 350-kach (60 okr. — 171 klm) zwycięża Daniell (Norton) — 103,5; 2. Frith (Norton) —1,5 min. w tyle; 3. Wünsche (DKW).

W 500-kach (171 klm) zwycięża Daniell (Norton) — 105,1; 2. Frith (Norton) — 1 min. w tyle, 3. Cordey (Norton - Szwajcaria) — 2 okr. w tyle.

M.

„Ulicami Gdyni"

(od specjalnego wysłannika)

„Stał się cud pewnego razu"! — przebrnęliśmy wreszcie przez dłuższą imprezę motocyklową „na sucho". — Tak było niewyraźnie z pogodą, tak się zdawało, że może lada chwila pokropić! — a jednak nie! Nie wiem co tu pomogło. Być może, że w ten sposób objawił się jeszcze jeden psikus tegorocznej nieobliczalnej pogody: — przyzwyczailiśmy się startować w deszczu? — to ja wam słoneczkiem w oczy! — A może to słońce było ciekawe tej imprezy, którą nam na trzeciego lipca Gdyniany wysztyftowały i na ten dzień i godzinę wyjrzało z zachmurowego parawana — dość, że pogoda wytrzymała, wytrzymała „na czysto".

A było na co patrzeć, oj było! Takiego zbiegowiska i maszyn i ludzi, jak Gdynia Gdynią nie było jeszcze w tych stronach. Zbiegli się motocykliści z całej Polski, przybyli i zagraniczni goście — Estończycy, Finnowie i Gdańszczanie, choć tych ostatnich Gdynia traktuje, jak zawodników krajowych, bo sąsiedzi bliscy, a znaczne ułatwienia graniczne zezwalają im na start w każdej większej imprezie motorowej polskiego wybrzeża.

Narobili tyle huku w Gdyni, wprowadzili w jej codzienne,, już uregulowanożycie — tyle zamieszania, że zdawałoby się, kląć będzie przeciętny „spokojny" obywatel diabelski wynalazek na dwu kółkach. Tymczasem o dziwo! — impreza spotkała się z tak żywym zainteresowaniem społeczeństwa miejscowego, że nam, którym sprawa motoryzacji i zbliżenia do niej społeczeństwa polskiego, na sercu leży, radowało się tą motoryzacją uciśnione serce, bo przecież coś się u nas pod tym względem zupełnie widocznie poprawiać zaczyna.

Z czasem wychowamy sobie widzów i wtedy już będzie wszysto w porządku. Jak dotychczas stanowią oni jednak zmorę, gnębiącą organizatorów i spędzającą im sen z powiek. Taki dżentelmen, przełażący trasę, z całą pewnością nie zdaje sobie sprawy z faktu jak wielkie stanowi dla zawodnika niebezpieczeństwo. Drugą niezaprzeczalnie ujemną cechą naszej publiczności, to niechęć do uczciwie nabytego biletu wstępu. Namnożyło się u nas tyle jakichś fantastycznych zniżek, ulg, i darmówek, że przeciętny obywatel poczytuje sobie za punkt honoru wkręcić się jakimś cudownym sposobem na trybunę, bez potrzeby opłacenia tej złotówki na rzecz organizacji, która przecież kosztuje krocie.

Rzecz prosta, że i Gdyński Wyścig Uliczny w dniu 3.VII. miał swoją „zieloną" trybunę, daleko liczniejszą od płatnej. Nie pomogli kontrolerzy, pracujący do siódmego potu, nie pomogły lotne kasy, wyścig miał swoich pasażerów „na gapę".

Poza tymi niedociągnięciami, obciążającymi raczej widzów niż organizatorów — impreza zorganizowana została bardzo solidnie. Każdy punkt programu został należycie przygotowany i przepracowany, to też wyścig przeszedł gładko i zostawił po sobie jaknajlepsze wrażenie.

Na imprezę złożyło się jedenaście biegów, po pięć dla seniorów i juniorów, oraz jeden wspólny dla motocykli o pojemności 100 cm^3.

„Setki" okrążały 2100-o metrową trasę, 10, — motocykle większe 15 razy. W biegu finałowym — juniorzy 20, — seniorzy 25 razy.

Miejsca czołowe zajęli:

W motocyklach 100 ccm — 1) Augustyniak w czasie 19. m. 23. 5 s. 2) Gburek — 19. m. 25. s. 3) Dąbrowski Jerzy, w czasie 19 m. 31.7 s.;

W grupie juniorów: motocykle 250 ccm. pojemności Startowało dwu zawodników, miejsce pierwsze zajął Galant, w czasie 27. m. 23.2. s.

Motocykle 350 ccm start 3 zawodników. Miejsce pierwsze Brun w czasie 23. m. 46.8. sek.

Motocykle ponad 350 ccm start. 9 zowodników — miejsce 1 — Brendler w czasie 21, m. 05. s., — drugie — Jakubiak w czasie 21. m. 28. sek., trzecie — Broniatowski w czasie 22. m. 20.6. sek.

W grupie seniorów: motocykle 250 ccm; startował tylko jeden zawodnik — Baron, uzyskując czas 23 m. 31.5. sek.

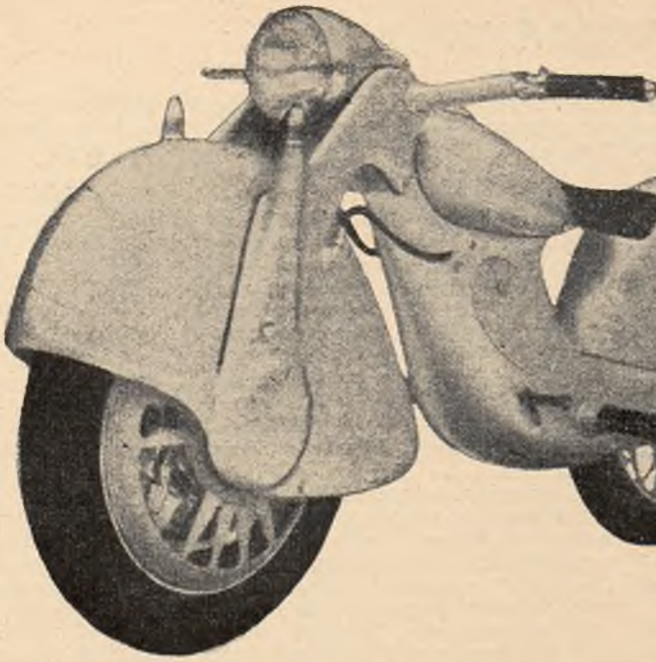
Motocykle 350 ccm. start. 6-ciu zawodników, miejsce pierwsze — Dąbrowski Jerzy, przed Johannesem Tomsonem (Esti Motorsporti Klubi — Tallin — Estonia). w czasie 20. m. 53. 4. sek.

Motocykle powyżej 350 ccm. start. 8 zawodników, miejsce pierwsze — Weldesman — (Tallin) w czasie — 18. m. 54. s., drugie — Mieloch w czasie 19. m. 17. s., trzecie Bathelt — w czasie — 20. m. 0.86. sek.

W finale juniorów pierwsze miejsce zajął Brendler w czasie 28. m. 01. sek. przed Brunem, który osiągnął czas 28 m. 48. sek. w seniorach święcił triumf dnia Estończyk Tomson, uzyskując czas 31. m. 52. sek. i zdobywając nagrodę honorową P. Komisarza Rządu w Gdyni Mgr. Sokoła, oraz nagrodę Bałtyku, ufundowaną przez Ks. Sękiewicza. Miejsce drugie po Estończyku zajął Mieloch, uzyskując doskonały czas 32. m. 11. 2. sek.

W zakończeniu należałoby jeszcze dodać, że nieoczekiwaną wprost formę wykazał Dąbrowski Jerzy, zdobywając we własnej kategorii miejsce pierwsze przed zwycięscą finału seniorów. Wprawdzie Estończykowi „nawaliła" maszyna, co zdołał później nadrobić prawie całe stracone okrążenie, ale kto pilnie obserwował przebieg rozgrywki, musiał zauważyć, że Dąbrowski pozwalał wyrównać Tomsonowi tak długo, jak długo nie poczuł go na karku. W ostatnich trzech okrążeniach — Estończyk nie zdołał już w stosunku do Dąbrowskiego zarobić ani jednej sekundy na okrążeniu. W finale Dąbrowski załamał się. Widocznie nie wytrzymał tego morderczego tempa na dalszą metę, ale we własnym zespole pokazał nam klasę, stawiającą go zdecydowanie pośród najlepszych zawodników. Jako człowiek młody ma jeszcze wiele imprez przed sobą i osiągnie z całą pewnością doskonałe wyniki, czego z całego serca życzymy sympatycznemu Gdynianinowi. Jedyna zawodniczka — urocza p. Łatasówna, musiała wycofać się z powodu defektu maszyny.

W. Stypula.



Nowa próba rozwiązań konstrukcyjnych

(na podstawie niemieckich źródeł)

Przed trzema laty technicy monachijscy przystąpili do budowy motocykla, który różni się zupełnie od istniejących. Chcieli zbudować nowoczesny motocykl z napędem przednim i o opływowych kształtach maszynę użytkową.

Motocykl posiada cylinder o pojemności 600 ccm, ciężar jest zadziwiająco mały 135 kg. przy całkowitym napełnieniu zbiornika. Maszyna posiada trójcylindrowy motor dwutaktowy w przednim kole, ma skrzynkę przekładniową swoistej konstrukcji i sprzęgło, z przodu i z tyłu jest resorowana, wygląd jej jest ujmująco ładny.

Podczas ostatniej wystawy samochodowej w Berlinie tłumy gromadzące się dookoła maszyny dowodziły, że zwraca ona na siebie uwagę; większości oglądających odpowiadała zewnętrzna forma motocykla; jest to bardzo ważne, ponieważ konstruktorzy stworzyli tu pewien typ, który mają zamiar produkować seryjnie. Już dawno przyzwyczajono się do opływowych form nadwozia samochodowego, obecnie oczekiwano nowej postaci motocykla. Ten nowy kształt motocykla nie został obrany przypadkowo, ale wynikł z rozsądnej pracy konstruktorów, którzy chceli stworzyć motocykl użytkowy o całkowitym okryciu części pracujących, silnika wielocylindrowego, napędzie przednim i skutecznym zabezpieczeniu przed zanieczyszczeniem. Przede wszystkim zwrócono uwagę na to, aby motocykl składał się z jak najmniejszej ilości poszczególnych części. Cel ten został osiągnięty: maszyna ma mniej części niż popularna „Setka".

Natychmiast wpada w oko skutecznie zabezpieczające przed brudem opływowe okrycie obu kół. Rama środkowa, widełki i zbiornik na benzynę mają również op.ywowe kształty i odznaczają się łagodnymi liniami przejściowymi. A oto konstrukcja: rama środkowa i tylne koło mają okrycie z blachy, nałożone na szkielet rurowy. Dla produkcji przewidziano konstrukcję ramy w postaci, spawanej z dwu części. Naturalnie maszyna ta ma resorowanie tylne. W dolnej części wewnętrznej ramy znajdują się widełki sprężynowane, których położenie i możliwość regulacji jest tak urządzona, że nie potrzebują specjalnie troskliwej obsługi. W napędzie przednim usunięte są wszystkie braki, które miały kiedyś w podobnej formie budowane motocykle „Megola". Po pierwsze masa motoru, który przecież należy do części nieresorowanej, jest o wiele mniejsza. Przednie koło wraz z motorem waży 50 kg. gaźnik bez pływaka omija wszystkie kwestie, które mogłyby się nasunąć w związku z wstrząsami. Zapłon bateryjny umożliwia łatwiej start i powoduje, że masa przedniego koła staje się mniejsza, ponieważ w piaście jest wbudowany tylko przerywacz i rozdzielacz. Dwutakt trzycylindrowy ma sterowanie wlotu paliwa za pomocą suwaka obrotowego. Zasysanie mieszanki zachodzi przez, podciśnienie w karterach, jak zwykle. Suwak obrotowy steruje wszystkie trzy cylindry. Silnik nie jest gwiazdowy jak w samolocie, jak również nie potrzeba koła zamachowego, którego funkcję spełnia koło motocykla. Wszystkie trzy korbowody pracują na wspólne koło zębate. Takie uszeregowanie jak i ruch powrotny tłoków, zgodny z kierunkiem ruchu obrotowego, ma zapewniać zupełne wyrównanie mas. Cylindry są pra-

wie niewidoczne w kadłubie siluminowym. Głowice cylindrów z lekkiego metalu, bogato żeberkowane, oraz rury wydechowe są jedynymi częściami silnika, widocznymi pomiędzy szprychami koła, odlanego z lekkiego



metalu. Płaskie szprychy są tak ustawione, że działają poczęści jako turbowentylator. Dwubiegowy tryb dyfrencjalny ma koła o zębach stożkowych. Jako sprzęgła używa się tarcz zwykłego sprzęgła, spotykanego w handlu. Naciskające sprężyny sprzęgła są uszeregowane na obwodzie. Tryb obsługuje się dźwignią nożną poprzez linkę naciągową.

Wszystkie części silnika są łatwo dostępne. Po zdjęciu silnika, do czego trzeba jedynie wyjąć dwa sworznie i wyłączyć linki, można w ciągu kilku minut dostać się do wszystkich ważnych części. Tak proste, jak zdjęcie silnika jest również zdjęcie opony. Wystarczy

zdjąć zabezpieczenie i opona daje się zdjąć. Hamulec przedni umieszczony w piaście. Zarówno przednie jak i tylne resorowanie mają prowadzenie tłumiące i amortyzujące drgania.

W konstrukcji tej maszyny twórcy jej rozwiązali wiele nowych i postępowych ideii. Należy mieć nadzieję, że uda im się doprowadzić ich dzieło do stanu dojrzałości, aby można było dokładnie poznać jego zalety. Lepsze własności jazdy-maksymalnej bezpieczeństwo - oszczędność na ciężarze prosta konstrukcja - brak - brak zaworów - cylindry uszeregowane stycznie i dzięki temu spokojny bieg maszyny.

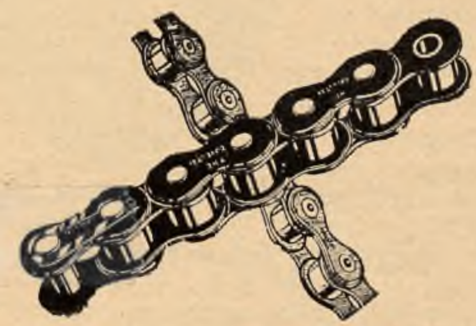
INŻ. KOCIABA.

Łańcuchy rolkowe

(na podstawie źródeł francuskich).

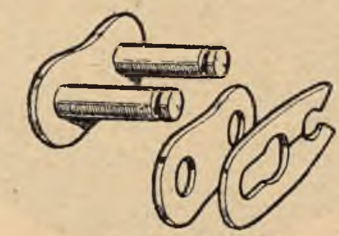
Najbardziej rozpowszechnionemi elemetami przenoszącemi napęd w motocyklach są łańcuchy rolkowe. Sprawność mechaniczna takich łańcuchów jest bardzo dobra i prawdopodobnie będą one długo jeszcze w napędzie motocykli stosowane. Trzeba je tylko starannie pielęgnować w dobrze zrozumianym interesie własnym.

Bardzo rzadko już tylko spotykamy łańcuchy w napędzie samochodów ciężarowych i ciągników. Zostały one zastąpione wałami kardanowymi. Inaczej jest jednak w motocyklach. W nich najczęściej napęd między silnikiem i skrzynką biegów, jak również między skrzynką biegów a kołem tylnym przenoszony jest łańcuch rolkami. Wyjątkiem są tylko bardzo lekkie maszy-



ny, w których stosują pasy trapezowe, i ciężkie , w których do przeniesienia napędu stosują waly kardanowe.

Łańcuchy rolkowe, tylko takie są bowiem w motocyklach używane, mają wiele zalet. Zaletami tymi są: mały ciężar, łatwy dostęp dla naprawy, możność zmiany przekładni przez wmontowanie innego koła, równomierność napędu wskutek pochłaniania sił wynikają-



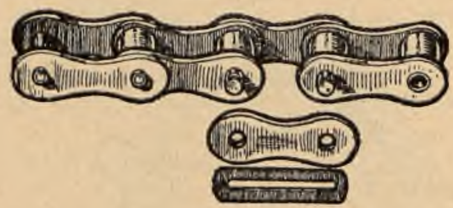
cych ze zmiany obciążeń i dobra sprawność mechaniczna. Po za wyciąganiem się w pracy ujemną ich cechą jest to, że wskutek nieosłonięcia całkowitego, wystawione są na błoto, kurz itp. ulegając wskutek tego zabrudzeniu i prędszemu przez to zużyciu. Sprawność mechaniczna zużytego łańcucha pogarsza się, ponadto staje się on hałaśliwym w pracy, jednakowoż zużycie i trwałość łańcuchów przede wszystkim zależą od ich utrzymania i konserwacji. Sposoby i reguły, które w pielęgnacji należy przestrzegać są powszechnie znane. Przypomnimy je tutaj gdyż są to sprawy do których nawet wielokrotne powracanie może być tylko korzystne. Są dwa rodzaje łańcuchów rolkowych, zwykłe pojedyńczelub podwójne, oraz tak zwane cichobieżne.

Łańcuchy rolkowe zwykle.

Ogniwa takich łańcuchów składają się z tłoczonych

blach stalowych bocznych złączonych ze sobą tulejami. Na tych ostatnich nasadzone są rolki, obracające się w czasie biegu łańcucha i wskutek tego zmniejszające tarcie. Poszczególne ogniwa złączone są ze sobą nakładanemi blachami zewnętrznemi i blachami które przechodzą przez tuleje i są roznitowane na końcach.

Rolki są cementowane i hartowane; umożliwia to łatwiejszą ich obróbkę mechaniczną, a jednocześnie nadaje im dużą odporność na zużycie, szczególnie ważną ze względu na trwałość łańcuchów.



Końcowe sworznie łańcucha spina się łącznikami (agrafami) łatwemi do zdjęcia w wypadku konieczności zdemontowania łańcucha. Spinacze te są bardzo praktyczne gdyż nie zwiększają szerokich ogniw końcowych i są łatwe do montowania. Niema w takim wypadku śrub i nakrętek, których zawleczki przy dużych szybkościach łańcuchów łatwo ulegają ścinaniu. Spinacze należy montować tak ażeby po założeniu stroną zamkniętą były zwrócone w kierunku biegu łańcucha, gdyż wtedy użycie ich jest pewniejsze.

Łańcuch rolkowy jest określony następującemi danymi charakterystycznymi:

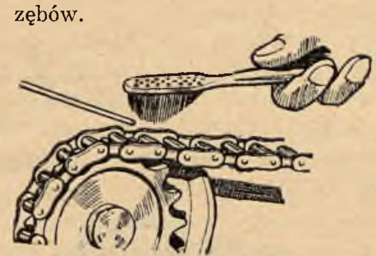
1. podziałką,
2. szerokością wewnętrzną (lub wysokością rolek),
3. średnicą rolek,
4. długością jego lub liczbą ogniw.

Podziałkę łańcucha określa się liczbą wskazującą odległość osi sąsiednich sworzni roznitowanych. Odległość ta jest w łańcuchach oczywiście stała.

Co się tyczy długości łańcucha to w ocenie jej łatwo jest się pomylić. To też radzimy, w wypadku potrzeby wymiany łańcucha zużytego, a więc w następstwie nadmiernie wydłużonego — zliczyć raczej ilość ogniw i pomnożyć ją przez znaną nam podziałkę. W ten sposób otrzymamy dokładnie długość nowego łańcucha.

Łańcuch o podziałce 32,7 mm. i 60 ogniwach będzie miał długość: $60 \times 0,0327 = 1,926$ m.

Łańcuch w stanie spoczynku powinien lekko zwisać, podobnie jak nie za silnie napięty pas transmisyjny, lub lina. Zbyt luźny łańcuch, jak również łańcuch zbyt silnie napięty powoduje hałaśliwość i przedwczesne zużycie tak koła zębatego jak i samego łańcucha, wskutek uderzeń względnie nadmiernego tarcia o boczne powierzchnie zębów.



Łańcuchy powinny być we właściwy sobie sposób smarowane. Powlekanie powierzchniowe łańcucha smarem lub olejem jest niecelowe i szkodliwe. Smarowanie w połączeniu z kurzem tworzy rodzaj szmerglu, który

działa niszcząco, przyśpieszając zużycie łańcucha. Najwłaściwszym sposobem konserwacji jest dokładne oczyszczenie zdjętego łańcucha przez kąpiel w naczyniu z naftą lub benzyną i następnie zanurzenie do gorącego smaru. Szczególnie wewnętrzne części są w ten sposób dostatecznie smarowane. Taki zabieg winien być okre-

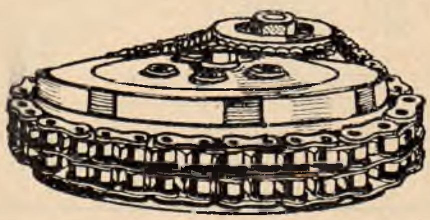




sowo stosowany, zależnie od częstości używania motocykla np. przy codziennej jeździe, należy go przeprowadzać co dziesieć dni.

Łańcuchy rolkowe podwójne.

W nowszych czasach są produkowane łańcuchy podwójne potrójne a nawet poczwórne. Są to dwa, trzy, lub cztery łańcuchy równoległe obok siebie ustawione i połączone wspólnymi długimi sworzniami. Koła zębate takich łańcuchów mają odpowiednie wgłębienia, w które wchodzą płytki boczne ogniw.



Takie łańcuchy rolkowe wykonuje się dla przenoszenia wielkich sił przy stosunkowo dużej ilości obrotów, oraz w tych wypadkach w których wytrzymałość pojedyńczego łańcucha byłaby niewystarczająca.

Ponieważ w motocyklach takie łańcuchy nie są stosowane nie będziemy je omawiali szczegółowiej.

Łańcuchy cichobieżne.

Stosuje się takie łańcuchy tam gdzie szybkości są bardzo duże. Przy równej bowiem mocy przenoszonej łańcuch cichobieżny jest cięższy, droższy i zajmuje więcej miejsca od zwykłego łańcucha rolkowego. Pozatym wymaga on obfitego smarowania. Czasami stosuje się je w motocyklach w rozrządzie.

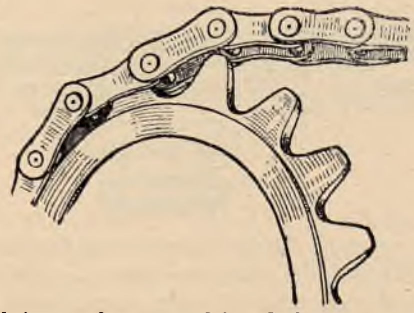




Ażeby nie dopuścić do nienormalnych zużyć łańcuchów i kół zębatych, muszą być zęby tych ostatnich wykonane bardzo dokładnie. W praktyce z tego samego względu korzystnym jest zmieniać koło zębate napędzające przy każdej wymianie łańcucha oraz koło zębate napędzane na tylnym kole przy każdej drugiej wymianie łańcucha na nowy. Oczywiście w tej wypowiedzianej myśli niema nic absolutnego, różne czynniki wchodzące tu w grę mogą podaną zasadę mniej lub więcej zmieniać.

Czym charakteryzuje się koło zębate napędzające łańcuch?

1. Średnicą koła podziałowego.
2. Średnicą zewnętrzną jaką mamy wówczas kiedy łańcuch jest na kole założony; otrzymuje się je przez dodanie promienia rolki do promienia koła podziałowego.

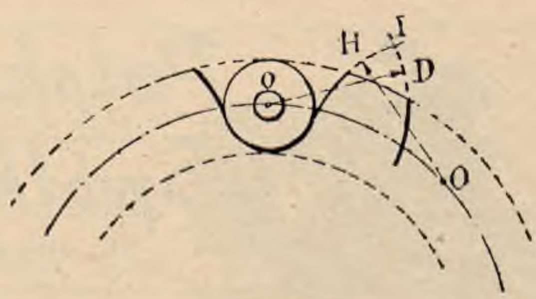


3. Średnicą podstawy zębów, którą otrzymuje się odejmując od promienia koła podziałowego promień rolki.
4. Średnicą zewnętrzną samego koła zębatego, która zależy od mniej lub więcej ostrego zakończenia profilu zębów.

Odnośnie profilu zębów, które obecnie rozpatrzymy to omówimy — profil teoretyczny i profil praktyczny.

Profil teoretyczny.

Przyjrzyjmy się wpierw części profilu zęba, lężącej poniżej koła podziałowego. Łatwo jest zdać sobie sprawę, że dla łańcucha rolkowego część ta będzie półkolem, którego środek jest w punkcie „O" leżącym na ko-





le podziałowym. Promieniem zaś tego półkola będzie promień rolki. Półkole omawiane nie będzie dochodzić aż do koła podziałowego. Łuki bowiem OD i OH będą dalszym profilem przechodzącym w podstawie zębów w półkole, które wskutek tego będzie dochodzić trochę poniżej koła podziałowego. Po za więc półkolem dalszym

zębów będą omawiane łuki zakreślone ze środków rolek. Środki te będą leżeć na kole podziałowym.

Te dwa łuki przecinają się w punkcie I. Ząb tak skonstruowany byłby za wysoki. Obniża się go do średnicy zewnętrznej takiej przy której wysokość głowy zęba, a więc części zęba leżącej ponad kołem podziałowym równa się promieniowi rolki.

Profil praktyczny.

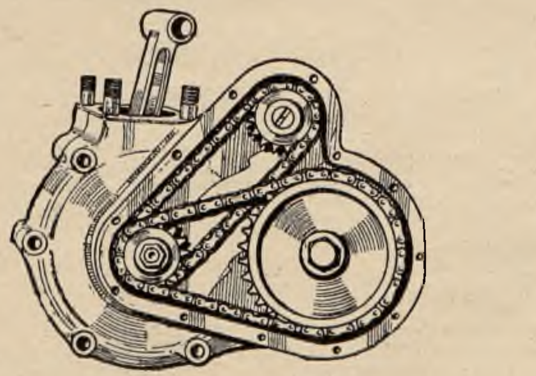
W praktyce powstają w łańcuchu gry, które trzeba przy konstruowaniu profilu zęba uwzględnić. Zmuszają one w następstwie do zmiany profilu teoretycznego podstawy zębów. Profil ten przestaje być półkolem, lecz jest płaskim na około $^1/_{10}$ średnicy rolki. Górna część profilu jest konstruowana jak poprzednio, lecz z nieznacznie przesuniętymi ku przodowi środkami łuków.

Korektura profilu zębów zmienia się przy tym zależnie od wielkości i podziałki łańcuchów.

Konstruktorowie zalecają stosowanie raczej szerszej podstawy dla rolki leżącej między zębami. Ma to na celu swobodne układanie się rolek. W wypadku stosowania profilu teoretycznego powstawałyby zacierania, a nawet urywania łańcuchów w czasie pracy. Dlatego t. zw. korektura teoretycznego profilu zębów jest konieczna.

W zakończeniu tego artykułu o łańcuchach wyszczególnimy niektóre dane na których opierają się inżynierowie dla konstruowania łańcuchów najbardziej zadawalających.

1. Najodpowiedniejszą prędkością liniową łańcuchów rolkowych jest prędkość wynosząca 1 do 6 m/sek; wielkość łańcucha musi być przytem również dobrana do największej ilości obrotów przy których dany łańcuch będzie pracował. W wypadku dużej ilości obrotów bowiem uderzenia rolek o podstawy zębów stają się bardzo mocne i w razie niewłaściwego dobrania łańcucha granica elastyczności stali użytej może być przekroczona, skutkiem czego wystąpią uszkodzenia.



2. Trzeba pamiętać, że ilość zębów małego koła nie może być zbyt mała; powinna ona wynosić najmniej 8 do 9 zębów, jednakowoż lepiej jest nie schodzić poniżej 13 zębów; w przeciwnym wypadku wzrasta hałaśliwość pracy i natężenie łańcucha.

3. Nie powinno się przekraczać stosunku przekładni 1 : 5; niektórzy zalecają jako granicę nawet 1 : 3 i 1 : 4; większy stosunek powoduje konieczność zbadania dużych odległości kół zębatych.

4. Ogólnie odległość osi kół zębatych powinna być niemniejsza niż 1,5 razy średnia koła dużego. Jest to konieczne dlatego ażeby łańcuch obejmował obwód koła małego pod dostatecznym kątem, niemniejszym od 90°.

Dla obrania łańcucha do danej konstrukcji trzeba wziąć pod uwagę: moc przenoszoną, jednostajność obciążenia, ilość obrotów na minutę kół zębatych, prędkość liniową łańcucha, warunki pracy.

Uwzględniając największe natężenie chwilowe, jakie występuje w chwili ruszenia, nagłego zatrzymania itp. dobieramy łańcuchy tak, aby pracowały one pod działaniem sił równych 20-stej do 30-stej części ich wytrzymałości na rozerwanie — podczas gdy w nowych zastosowaniach łańcuchów możemy dochodzić do obciążeń w pracy równych 10-tej części wytrzymałości całkowitej.

Innymi słowy stosujemy współczynnik bezpieczeństwa S = do 30. Firmy produkujące łańcuchy rolkowe podają wytrzymałość łańcuchów na rozerwanie. Otóż siła jaka będzie działać na łańcuch w pracy

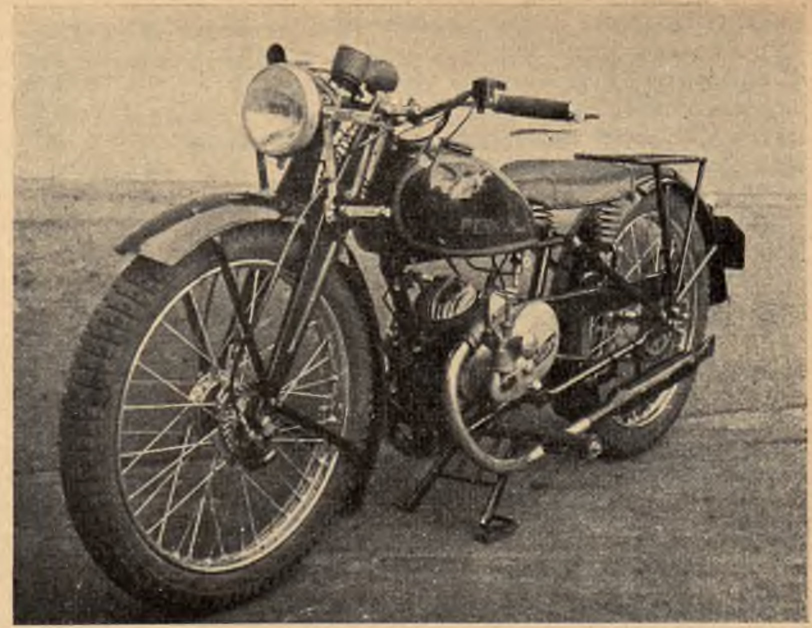
Wytrzymałość na rozerwanie

Spółczynnik bezpieczeństwa

Współczynnik bezpieczeństwa jak waha się w pewnych granicach. Zależy on bowiem od prędkości łańcucha, smarowania (nieosłonięty czy pracujący w kąpieli oliwnej) i od ilości zębów małego koła zębatego. Im mniejsze jest to koło tym większy trzeba wziąć współczynnik bezpieczeństwa.

W konstruowaniu wyliczoną największą siłą działającą na łańcuch (P) mnożymy przez obrany spółczynnik bezpieczeństwa i znajdujemy wytrzymałość na rozerwanie jaką winien łańcuch w danym wypadku posiadać. Według tej wytrzymałości wybieramy następnie z tabel odpowiedni łańcuch.

Polska „Setka" PERKUN



W ubiegłym tygodniu ukazały się w sprzedaży na naszym rynku motorowym polskie „setki" wyprodukowane przez warszawską fabrykę motorów Perkun.

Ponieważ dążeniem naszym jest by czytelnicy nasi byli zawsze poinformowani o wszelkich przejawach produkcji polskiego przemysłu motoryzacyjnego, wydelegowaliśmy jednego z naszych współpracowników do fabryki Perkun, by z bezpośredniego źródła zaczerpnąć informacji.

Wysłannika naszego przyjmuje dyrektor działu sprzedaży p. Ogrodzki.

Na samym wstępie zaznacza p. dyrektor, że jest bardzo zadowolony, że „Moto" oficjalny organ najwyższej władzy polskiego sportu motocyklowego P. Z. M-u, zainteresowało się produkcją Perkuna i że bardzo chętnie udzieli wszelkich informacji mogących zainteresować naszych czytelników.

— Z miejsca ryzykuję najbardziej niedyskretne pytanie.

— Co skłoniło Panów do podjęcia produkcji motocykli.

— Z zamiarami produkowania motocykli nosiliśmy się już od dawna. Obserwacja postępów motoryzacji kraju, widoczne zapotrzebowanie i chłonność rynku, no i wreszcie stały doping prasy utrwaliły nas w zamiarach — decyzja zapadła i mniej więcej przed dwoma laty zaczęły się próby.

— Dlaczego próby trwały aż tak długo.

— Napewno nie wszyscy motocykliści wiedzą o tym, że motocykl składa się z około sześciuset różnych części. Ambicją naszą było i jest by produkować motocykle pod każdym względem dobre i pod każdym względem dostosowane do naszych warunków drogowych.

Próbowanie tak wielkiej ilości części, każdej z osobna i w zespołach wymagało czasu — musiało trwać 'tak długo.

Z tego też powodu pierwsze serie naszych motocykli ukazały się na zagranicznych silnikach.

Poza tym ze smutkiem stwierdzić musimy ,że nasz motoryzacyjny przemysł pomocniczy nie jest jeszcze tak doskonale przygotowany do produkcji jakby tego wymagała potrzeba.

Często zdarzało się nam, że mniejsza fabryka lub warsztat, który doskonale wykonywał tę czy inną część motocykla, w żaden sposób nie mógł podołać wyprodukowaniu większej serii części i tu znów trzeba było czekać — często finansować sprowadzenie maszyny lub powiększenie warsztatu.

— Jak z tego wynika zobaczymy jednak i to chyba już wkrótce motocykl całkowicie polski, to znaczy z silnikiem skonstruowanym przez Panów.

— Tak. Pracę nad naszym motocyklem podzieliliśmy na dwa etapy — pierwszy to montaż — produkcja na zagranicznym silniku, drugi to całkowita produkcja na silniku własnym.

Pierwszy już zrealizowaliśmy — drugi realizujemy. Próby nad naszym silnikiem dobiegają końca i już niedługo — najdalej z początkiem przyszłego sezonu motorowego, ukaże się na rynku motocykl z naszym silnikiem.

Jesteśmy uparci i to co zapowiadamy — zrobimy. Pomaga nam tu — co specjalnie chciałbym podkreślić — naprawdę wielki entuzjazm i oddanie się pracy nad naszym — polskim motocyklem naszych rzemieślników i robotników.

W wypuszczonej już serii wszystkie części, poza silnikiem, począwszy od najmniejszej zakrętki aż do „stomilowskich" opon, wyprodukowane są w kraju i z polskich surowców, wypróbowane i przystosowane do warunków w jakich motocykl będzie pracował.

Do pierwszych serii użyliśmy silnika Viliers'a, dlatego, że zdał już egzamin u nas i jest ogólnie uznany za najlepszy z obserwowanych na rynku silników tego rodzaju.

— A teraz opis techniczny i kilka cyfr.

— Silnik — znany angielski dwutakt Viliers o pojemności cylindra 98 ccm, o mocy 3 KM, zblokowana 3-biegowa skrzynka biegów, — 2 rury wydechowe.

— Rama z rur ciągnionych na zimno bez szwu, specjalnie przystosowana i wypróbowana do warunków drogowych w Polsce.

— Widelec przedni prasowany z blachy stalowej.

— Światło 18 watt z przełączaniem na suchą baterię.

— Opony krajowe „Stomil" 19 × 3 (25 × 3).

— Długość — 1950 mm, rozstaw osi — 1250 mm, największa wysokość — 940 mm, siodło na wysokości 720 mm od podstawy, zbiornik o pojemności 11 litrów, ciężar 75 kg, zawieszenie i wszystkie łączenia specjalnie mocne i solidne.

— A zamiary na przyszłość — czy nie zastanawiali się Panowie nad tym, że w ogóle nie mamy na rynku polskich motocykli o najpopularniejszych litrażach, t. j. 200 — 250 i 350 ccm.

— Nietylko myśleliśmy ale już mamy w próbach motocykle o wspomnianych przez Pana większych litrażach — próby dają rezultaty zadawalające i prawdopodobnie już w połowie przyszłego sezonu motocykle te pojawią się w sprzedaży — początkowo na zagranicznych, później już na naszych silnikach — (ale to jeszcze tajemnica).

Bodźcem do dalszej pracy — mówi na zakończenie p. dyr. Ogrodzki jest również nadspodziewanie życzliwe przyjęcie naszych „setek" przez rynek krajowy.

— Przepraszam z góry sympatycznego informatora za to, że chyba nie wytrzymam i z niektórymi tajemnicami podzielę się jednak z czytelnikami i życząc serdecznie wytrwałości i pomyślności w pięknie podjętym dziele dla rozwoju motoryzacji kraju, opuszczam gościnne progi gabinetu dyrektora Ogrodzkiego i fabryki.

Z. R.

tu należy odciąć

Właściciel rozrachunku (nazwa wydawnictwa):
„MOTOCYKL I CYCLECAR"
oficjalny organ Polskiego Związku Motocyklowego.

Nr rozrachunku **247**

Na zł .... gr ......

Wpłacający:
(nazwisko) ....
imię) ....
Poczta: ....
miejscowość ....
ulica ....
numer domu .... numer mieszkania ....

Dzień wpłaty

PRZEKAZ ROZRACHUNKOWY

Nr rozrachunku **247**

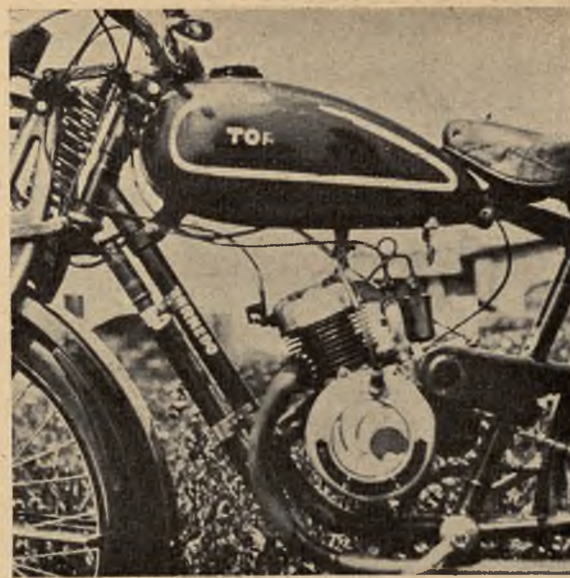
na zł .... gr ......
złote słownie .... gr jak wyżej

Właściciel rozrachunku (nazwa wydawnictwa):
„MOTOCYKL I CYCLECAR"
oficjalny organ Polskiego Związku Motocyklowego
Warszawa, Al. Szucha 29 — tel. 7-15-30

POCZTA: WARSZAWA I.

Podpis przyjmującego	Dzień wpłaty	Numer nadawczy	Stempel okręgowy

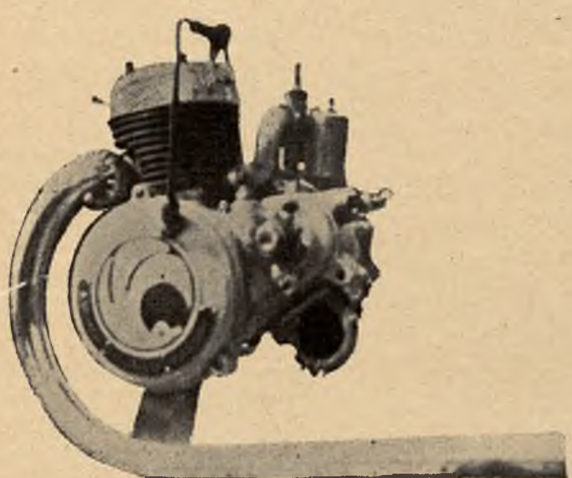
Zespół silnikowy „SS-3-MR”



O istnieniu nowego polskiego motocykla małolitrażowego i to zbudowanego na silniku skonstruowanym w kraju dowiedzieliśmy się ze wzmianki jaką zamieściły niektóre pisma codzienne, opisując wyścigi motocyklowe z dnia 3 lipca w Bydgoszczy. Co najciekawsze jeden z pierwszych motocykli małolitrażowych „Tornedo”, zbudowany na silniku f-ki Steinhagen i Stránsky, pobił w wymienionym wyścigu, po zaciętej walce w kategorii „setek” maszyny na silnikach Viliersa i Sachsa.

Ażeby podać czytelnikom naszym więcej szczegółów dotyczących nowego motocykla, udajemy się do fabryki silników Steinhagen i Stransky w Warszawie z prośbą o informacje dla „Moto”.

— Fabryka nasza, informuje nas p. dyrektor Artur Steinhagen skonstruowała i produkuje tylko zespół silnikowy typu „SS-3-MR”, na którym znana bydgoska fabryka rowerów Tornedo zbudowała motocykl małolitrażowy a właściwie motorower, o którym Panowie czytali.



Zespół ten przeznaczony do zabudowy na motorower składa się: z kompletnego silnika, sprzęgła, skrzynki biegów, i prądnicy elektrycznej.

Silnik jednocylindrowy dwusuwny z przepłukiwaniem nawrotnym, chłodzony powietrzem. Pojemność 98,2 cm³ średnica cylindra 50 mm. Skok 50 mm. Obroty normalne 3500 min. Obroty maksymalne 4200 min. Moc normalna 2,5 KM. Moc maksymalna 3,25 KM.

Cylinder z żeliwa chromoniklowego, zaopatrzony w liczne i głębokie żeberka chłodzące.

Głowica cylindra odejmowana, ze specjalnego stopu siluminiowego, obficie użebrowana, zaopatrzona w dekompresor.

Tłok „tzw. płaskodenny” o dnie symetrycznym, lekko wypukłym, wykonany ze specjalnego stopu aluminiowego.

Wał korbowy składany z 3-ch części, kuty ze stali wysokiego gatunku, cementowany i hartowany oraz szlifowany, spoczywa na 3-ch silnych łożyskach kulko-

Sprawdził ....

Wpisał ....

Nr listy rozrachunkowej ....

Dzień nadesłania.

Miejsce dla piśmiennych wskazówek, dotyczących tytułu wpłaty oraz okres czasu, do którego wpłata się odnosi. Korespondencja, zawierająca treść inną, podlega opłacie przez naklejenie znaczka pocztowego w wysokości 10 gr.

wych. Uszczelnienie wału specjalne, umożliwiające ewentualną wymianę uszczelek.

Korbowód kuty ze stali specjalnej, o przekroju dwutorowym, cementowany i hartowany; łeb korbowodu obraca się na rolkach, zaś stopa w tulejce ze specjalnego brązu.

Karter silnika dwudzielny, wykonany z wysokowartościowego odlewu aluminiowego, stanowi jedną całość z karterem skrzynki biegów. Dodatkowe kartery aluminiowe stanowią osłonę sprzęgła i iskrownika.

Iskrownik własnej konstrukcji, zawiera koło zamachowe ze stopu aluminiowego i obrotowy magnes ze stali kobaltowej, cewkę o uzwojeniu niskiego i wysokiego napięcia, przerywacz i kondensator.

Przeniesienie od silnika do sprzęgła odbywa się za pomocą kół zębatych stalowych, cementowanych i hartowanych, o stosunku przekładni 1 : 2,5.

Sprzęgło wielotarczowe posiada dyski gładkie i dyski cierne, korkowe dociskane 6-ma sprężynami. Sprzęgło jest wykonane w sposób umożliwiający łatwy demontaż i regulację. Specjalne łożysko kulkowe oporowe przenosi nacisk poosiowy sprzęgła.

Skrzynka biegów typu „kłowego" dwuszybkościowa posiada dwa wałki spoczywające na silnych łożyskach kulkowych, wszystkie koła zębate skrzynki są wykonane ze szlachetnej stali, cementowane i hartowane. Zaopatrzone w kły kółko przesuwne na wieloklinowym wałku wtórnym, sterowane za pomocą widełek połączonych z dźwigienką biegów, zapewnia bieg luzem, na I-ym lub II-gim biegu.

Przekładnia całkowita I-go biegu wynosi 1 : 6,25, II-go 1 : 4,23.

Na przedłużeniu wałka wtórnego, nazewnątrz karteru osadzono kółka zębate łańcucha do napędu motorowego, o normalnej ilości 11 zębów. (łańcuch 1/2" × 3/16").

Gaźnik Graetzin, ze sterowaniem za pomocą linki Bowdena.

Świece normalne (gwint M18x1,5).

Zespół silnik. „SS - 3 - MR" jest zaopatrzony w prądnicę własnej konstrukcji, napędzaną za pomocą kółka zębatego od koła zębatego sprzęgła. Moc 15 W. Napięcie 4 V. Prąd stały. Użycie prądu stałego umożliwia zastosowanie na motorower baterii akumulatorów i korzystanie zrównego silnego światła o stałym natężeniu na postoju i na wolnych obrotach silnika (co jest niemożliwe przy pobieraniu do oświetlenia prądu zmiennego z iskrownika). Do połączenia z akumulatorem prądnica jest zaopatrzona w patentowany samoczynny regulator zwierający, który wyłącza prądnicę o ile napięcie (przy b. małych obrotach silnika) opada poniżej pewnego minimum i uniemożliwia ucieczkę prądu w odwrotnym ikerunku z akumulatora do prądnicy. Wyłączając regulator napięcia można prądnicy używać również bez akumulatora.

Do wyposażenia zespołu „SS-3-MR" należy skuteczny tłumik i rura wydechowa z nakrętką.

Waga całkowitego zespołu 12,8 kg.

Nad silnikiem tym pracowaliśmy dość długo, przeszedł on cały szereg badań laboratoryjnych, warsztatowych, wreszcie już wbudowany w motorower — terenowych. Jak Panowie widzą z fotografii puściliśmy w teren na próby nasze doświadczalne egzemplarze, w których przez odpowiednie wycięcia w osłonie sprzęgła obserwowaliśmy szczegółowo pracę i stan sprzęgła. Dziś silnik przeszedł przez ogień prób i... o wynikach już Panowie słyszeli.



Motocykl z silnikiem doświadczalnym.

Czy nie próbowali Panowie opracować silnika o tzw. średnim litrażu t. zn. od 200 do 350 cm.

Zakłady nasze już od wielu lat posiadają własne konstrukcje i budują silniki od c-a 300 cm w zwyż i mocy do 30 KM do innych celów. Po zastosowaniu niewielkich zmian możemy zastosować te silniki dla motocykli.

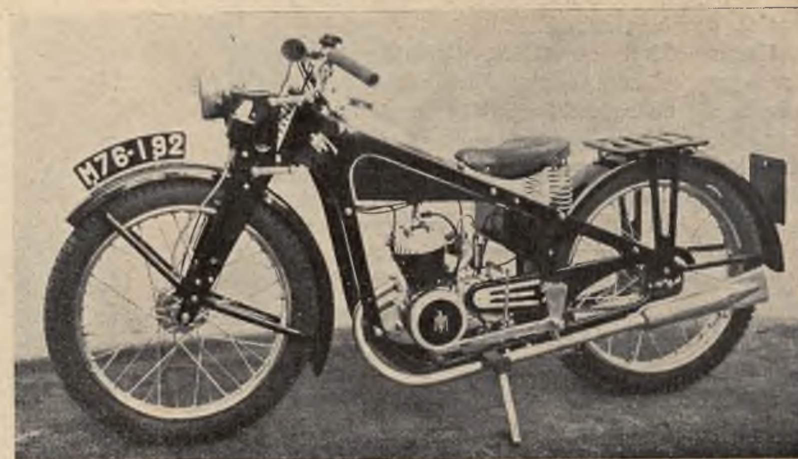
Jakie są zamiary Panów na najbliższą przyszłość.

W chwili obecnej kończymy próby nad nowym modelem zespołu silnikowego — „SS-3-LM". Będzie to właściwie ten sam silnik co „SS-3-RM" z małymi zmianami konstrukcyjnymi i wbudowanym tzw. kickstarterem, przeznaczony do zabudowy na motocykl małolitrażowy.

Poza tym zakłady nasze prowadzą od roku 1934, pierwszą w kraju wytwórnię, silników spalinowych dwusuwnych, dostosowanych do zapotrzebowania chwili. Silniki nasze pracują dotychczas w samochodach, motocyklach, drezynach kolejowych, łodziach motorowych oraz motoszybowcach, nie mówiąc już o silnikach do celów specjalnych i przemysłowych. Budując seryjne typy konstrukcji jasnym jest że dążymy do stosowania nasilników własnej konstrukcji jasnym jest że dążymy do zastosowania naszego silnika dwusuwnego wszędzie gdzie może on znaleźć zastosowanie. W dobie wzmożonej motoryzacji kraju na pierwsze miejsce wybija się pojazd mechaniczny mianowicie: popularny samochód, lekki motocykl, motorower zwany setką oraz motoszybowiec, pragniemy więc wywalczyć należne miejsce polskiemu silnikowi i znaleźć dla niego jaknajszersze zastosowanie w popularnym sprzęcie motoryzacyjnym. **mgr. Jastrzębiec.**

PRZYPOMINAMY, ŻE CZAS ODNOWIĆ PRENUMERATĘ NA II PÓŁROCZE.

Motocykl typu „MOJ 130"



Katowicka Fabryka Maszyn „Moj" wypuściła w ubiegłym miesiącu na rynek serię motocykli małolitrażowych własnej konstrukcji.

Motocykle przed wypuszczeniem na rynek przeszły cały szereg prób i badań na terenie fabryki oraz doświadczeń w terenie, wyniki których okazały się najzupełniej dobre i pozwoliły na oddanie ich w ręce odbiorców.

Motocykl zaopatrzony jest w silnik dwutaktowy typu „Moj" chłodzony powietrzem, o średnicy 55 mm, skoku tłoka 54 mm, i pojemności 130 cm. Przy 3500 obrotach silnik ten osiąga moc 3,5 KM.

Rama jest podwójna, zamknięta, prasowana z blachy stalowej z wbudowanym zbiornikiem o pojemności 8,5 litra.

Karter aluminiowy silnika i skrzynka biegów stanowią jedną całość, wszystkie ruchome części są dokładnie uszczelnione i nie przepuszczają smaru.

Skrzynka biegów posiada bieg t. zw. jałowy oraz dwie zmiany biegów, zmiana biegów nożna. Sprzęgło dwutarczowe z uwarstwieniem korkowym o dużych tarczach, pracujące w oliwie.

Wał korbowy odkuty ze stali, wsparty jest obustronnie na dwu łożyskach kulkowych.

Cylinder z żeliwa molibdenowego ze zdejmowaną aluminiową głowicą, tłok z lekkiego stopu.

Poza tym motocykl jest wyposażony w przyrząd zapłonowo - oświetleniowy t. zw. magdyno, oraz kickstarter. Gaźnik zastosowano własnej konstrukcji, w którym przez bardzo pomysłowe rozwiązanie systemu dysz zapewniono dokładne rozpylenie a przez to ekonomiczne wykorzystanie paliwa.

Długość maszyny 1895 mm, największa szerokość ok. 750 mm, rozstaw osi 1225 mm, najwyższy punkt 900 mm, zaś najniższy 135 mm od podstawy.

Motocykl całkowicie skonstruowany i zbudowany jest w kraju i z krajowych surowców, z myślą najlepszego przystosowania do stanu dróg, posiada silną i solidną budowę.

Z. R.

VIII Patrolowy Raid szlakiem Marszałka J. Piłsudskiego

Wszyscy członkowie klubów zrzeszonych w P. Z. M. oraz wojskowi członkowie W. K. S-ów, uczestnicy VIII Patrolowego Raidu szlakiem Marszałka J. Piłsudskiego otrzymają legitymacje uprawniające do korzystania z 50% zniżki przy przejeździe koleją do Warszawy oraz bezpłatnego powrotu z Warszawy lub najbliższej stacji kolejowej, leżącej na trasie raidu, do miejsca zamieszkania.

Ryczałtowa opłata za przewóz motocykla koleją będzie wynosiła: od motocykla solo zł 5, od motocykla z przyczepką zł 10.

Regulaminy Raidu zostały w dniu 2.VIII. br. rozesłane do wszystkich klubów zrzeszonych w P. Z. M. i do wszystkich jednostek zmotoryzowanych — w wypadku nieotrzymania regulaminu należy natychmiast zgłaszać zapotrzebowanie do Sekcji Motocyklowej W. K. S. „Legia" Warszawa, Łazienkowska 3.

Wpisowe zł 15 (benzyna na całą trasę Raidu dla zawodników bezpłatna).

GRAND PRIX POLSKI — 25 WRZESIEŃ 1938 R.

ADMINISTRACJA „MOTO" prosi uprzejmie Szanownych Czytelników:

o natychmiastowe powiadamianie o zmianie adresu, niezawiadomienie o zmianie adresu powoduje zwroty pisma i wstrzymanie dalszej wysyłki,

o regularne opłacanie prenumeraty (przy użyciu umieszczonego przekazu rozrachunkowego,

jednanie nam nowych przyjaciół i prenumeratorów, powoływanie się przy transakcjach handlowych na ogłoszenia w „Moto".

Dziesięć przykazań motocyklisty!

I. — Jedź zawsze zgodnie z obowiązującymi przepisami.

II. — Nie odmawiaj pomocy w drodze motocykliście, potrzebującemu tej pomocy.

III. — Poznaj dokładnie wszelkie tajniki mechanizmu swej maszyny.

IV. — Pamiętaj, że dobry motocyklista więcej dba o maszynę niż o siebie.

V. — Opiekuj się początkującym motocyklistą.

VI. — Bądź lojalnym do klubu, do którego należysz.

VII. — Umiej walczyć na zawodach szlachetnie i bez zawiści do współzawodników.

VIII. — Umiej wygrać bez dumy i przegrać bez goryczy.

IX. — Umiej połączyć osobistą przyjemność i wygodę z dobrem ogółu i Państwa.

X. — Pomnij, że jesteś obywatelem—żołnierzem Rzeczypospolitej Polskiej, która w każdej chwili może zażądać zdania egzaminu z osiągniętej wiedzy i sprawności motocyklowej.

ZEBRAŁ I UŁOŻYŁ JERZY KULESZA.

PRENUMERATA:

Rocznie . . . . zł 5.00
Półrocznie . . . . zł 3.00
Konto rozrachunkowe (tylko dla wpłat prenumeraty) Warszawa I, nr 247.

REDAKCJA:

Redaktor przyjmuje w lokalu Polskiego Związku Motocyklowego po uprzednim telefonicznym porozumieniu się z zainteresowanymi. Telefon 7.15-30.

ADMINISTRACJA:

Administracja jest czynna w poniedziałki, środy i piątki od godz. 18 — 21, Aleja Szucha 29. Konto w P. K. O. Nr 22.680.

Redaktor odpowiedzialny: JÓZEF MACHNIK. WYDAWCA: POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY.

Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Sp. z ogr. odp. Nowy-Świat 54, tel. 615-56 i 242-40.